National Transportation Agency of Canada

1992-93 Estimates

Part III

Expenditure Plan

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

©Minister of Supply and Services Canada 1992

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1993-III-69
ISBN 0-660-57016-5

Printed on recycled paper

Imprimé sur du papier recyclé

1992-93 Estimates

Part III

National Transportation Agency of Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the National Transportation Agency of Canada Program including a description, information on its background and objectives, its planning perspective and current plans. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more information on items of particular interest.

92-04206/

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1992-93 - Part II of the Estimates 4
B. Use of 1990-91 Authorities - Volume II of the Public Accounts 5

Section I
Program Overview

A. Plans for 1992-93
1. Highlights 6
2. Summary of Financial Requirements 6

B. Recent Performance
1. Highlights for the Year in Progress and the Past Year 7
2. Review of Financial Performance 8

C. Background
1. Introduction 8
2. Legal Mandate 9
3. Program Objective 9
4. Program Organization for Delivery 9

D. Planning Perspective
1. External Factors Influencing the Program 11
2. Update on Previously Reported Initiatives 12
3. Ongoing Initiatives 12
4. Completed Initiatives 12

E. Program Effectiveness 12

Section II
Analysis by Activity

A. Transportation Subsidies 18
B. Market Entry and Analysis 24
C. Dispute Resolution 30
D. Management and Administration 38

Section III
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources - National Transportation Agency
1. Financial Requirements by Object 40
2. Personnel Requirements 40
3. Transfer Payments 42
4. Net Cost of Program 45

B. Other Information
1. Federal Statutes either Administered by the NTA or which Confer a Duty or a Function on the NTA 45
2. Documents Approved by the Privy Council Office 46

C. Topical Index 47

Spending Authorities

A. Authorities for 1992-93 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by Authority

Vote (thousands of dollars)		1992-93 Main Estimates	1991-92 Main Estimates
National Transportation Agency			
70	Program expenditures	**31,342**	32,615
(S)	Payments to railway companies under the Western Grain Transportation Act	**724,500**	725,500
(S)	Payments to railway and transportation companies under the Railway Act	**7,900**	7,200
(S)	Payments to railway companies under the National Transportation Act, 1987	**14,549**	26,450
(S)	Payments to railway, marine and trucking companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act	**96,114**	92,182
(S)	Payments to the railway companies under the Maritime Freight Rates Act	**9,360**	9,746
(S)	Contributions to employee benefit plans	**3,958**	3,970
	Total Agency	**887,723**	897,663

Votes - Wording and Amounts

Vote (dollars)		1992-93 Main Estimates
National Transportation Agency		
70	National Transportation Agency - Program expenditures	31,342,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1992-93 Main Estimates					1991-92 Main Estimates
	Authorized person-years*	Budgetary				
		Operating	Capital	Transfer Payments	Total	
Transportation Subsidies	109	7,357	102	852,423	859,882	868,861
Market Entry and Analysis	96	6,544	111	–	6,655	6,786
Dispute Resolution	104	6,864	169	–	7,033	7,501
Management and Administration	187	13,767	386	–	14,153	14,515
	496	34,532	768	852,423	887,723	897,663
1991-92 Authorized person-years	491					

* See Figures 35 & 36, pages 40 and 41, for additional information on person-years.

B. Use of 1990-91 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote (dollars)		Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
National Transportation Agency				
70	Operating expenditures	31,649,000	33,064,800	**32,883,722**
75	Contributions	14,178,000	14,178,000	**10,695,826**
(S)	Payments to railway companies under the Western Grain Transportation Act	633,200,000	644,937,233	**644,937,233**
(S)	Payments to railway and transportation companies under the Railway Act	7,000,000	20,291,148	**20,291,148**
(S)	Payments to railway companies under the National Transportation Act, 1987	28,760,000	20,948,348	**20,948,348**
(S)	Payments to railway, marine and trucking companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act	85,451,000	87,067,254	**87,067,254**
(S)	Contributions to employee benefit plans	3,791,000	4,067,000	**4,067,000**
	Total Program - Budgetary	804,029,000	824,553,783	**820,890,531**

Section I
Program Overview

A. Plans for 1992-93

1. Highlights

Highlights of the program in 1992-93 will include:

- The publication of the Agency's fourth annual review of the operation of the National Transportation Act, 1987 (NTA, 1987), and any other Act pertaining to the economic regulation of transportation (see pages 12, 28 and 29).

- Continuation of the work with respect to Regulations on the terms and conditions applicable to the domestic air carriage of persons with disabilities (see pages 31 and 32).

- Continuation of the work relating to the bilateral negotiations with the United States of America with regards to the "Open Skies Policy" and its potential impact on the administration of an agreement (see pages 11 and 27).

- Reports to the Minister on railways 1991 actual investment, 1992-93 general investment plans and 1990 maintenance expenditures as it relates to the Agency's jurisdiction under the Western Grain Transportation Act (see page 20).

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements by Activity

(thousands of dollars)	Estimates 1992-93	Forecast 1991-92	Change
Transportation Subsidies	**859,882**	917,000	(57,118)
Market Entry & Analysis	**6,655**	6,665	(10)
Dispute Resolution	**7,033**	7,209	(176)
Management & Administration	**14,153**	14,728	(575)
	887,723	945,602	(57,879)
Person-years * Controlled by TB	**496**	492	4
Other	**12**	12	0
	508	504	4

* See Figures 35 & 36, pages 40 and 41, for additional information on person-years

Explanation of Change: The financial requirements for 1992-93 are $57.9 million or 6.1% lower than the 1991-92 forecast expenditures. This decrease is due primarily to:

- a decrease in payments under the Western Grain Transportation Act due to a change in shipping volume forecasts (54.8 million)

- a decrease in payments under the Railway Act (3.2 million)

Explanation of 1991-92 Forecast: The 1991-92 forecast is $47.9 million or 5.3% higher than the 1991-92 Main Estimates or $897.7 million (see Spending Authorities, page 4). The difference of $47.9 million reflects the following major items:

• an increase in payments under the Railway Act	3.9 million
• an increase in forecasted payments under the Western Grain Transportation Act due to a change in shipping volume forecasts	53.8 million
• a decrease in payments under the National Transportation Act, 1987	(11.0 million)
• a decrease in payments under the Maritime Freight Rates Act	(.7 million)
• a decrease in Program Expenditures	(.5 million)
• an increase in payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act	2.5 million

B. Recent Performance

1. Highlights for the Year in Progress and the Past Year

Key accomplishments of the National Transportation Agency Program for 1990-91 and the first part of 1991-92 include:

- The Agency's third annual review of the operation of the National Transportation Act, 1987 (NTA, 1987) and other legislation pertaining to the economic regulation of transportation was tabled by the Minister in June 1991 (see pages 12, 28 and 29).

- The Agency's Annual report was distributed to some 3,000 persons while the 1990 Annual Review report was distributed to over 5,000 parties.

- There were 5 public hearings held in 1990-91 and 2 are forecasted for 1991-92, affording the public the opportunity to express their views on specific cases before the Agency.

- The Agency, in addition to the inquiry into the policies of Canadian air carriers with respect to the carriage of persons with disability, is conducting an inquiry to determine the level of accessibility of federally regulated ferry services, and another one, into the availability of accessible ground transportation, equipment and services at Canadian airports (see page 32).

- There were 11 regulations or other documents approved by the Privy Council Office (PCO) (see page 46).

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1990-91 Financial Performance

(thousands of dollars)	1990-91		
	Actual	Main Estimates	Change
Transportation Subsidies	791,124	776,215	14,909
Market Entry & Analysis	7,089	6,349	740
Dispute Resolution	7,389	7,147	242
Management & Administration	15,289	14,318	971
	820,891	804,029	16,862
Person-Years: Controlled by TB	488	491	(3)
Other	10	12	(2)
	498	503	(5)

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately $16.8 million or 2% higher than the Main Estimates. This was primarily due to:

- an increase in payments under the Western Grain Transportation Act due to a change in shipping volume forecasts — 11.7 million
- an increase in payments under the Railway Act — 13.3 million
- an increase in payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act — 1.6 million
- a decrease in payments under the Maritime Freight Rates Act — (3.5 million)
- a decrease in payments under the National Transportation Act, 1987 — (7.8 million)
- workload increases and price adjustments — 1.5 million

C. Background

1. Introduction

The National Transportation Agency was established on January 1, 1988 by the National Transportation Act, 1987 (NTA,1987). The Agency is the federal body responsible for the economic regulation of transport industries under federal jurisdiction in Canada. The establishment of the Agency and implementation of the legislation provided the means for the federal government to introduce regulatory reforms designed to encourage more competition, reduce economic regulation and place a greater reliance on market forces within the transportation sector. In keeping with this objective, the Agency is mandated to develop and operate an effective regulatory process that is timely, open and accessible, and to adjudicate all matters before it in a competent, independent and objective manner.

2. Legal Mandate

Section 6 of the NTA, 1987 provides for the establishment of the National Transportation Agency. The Agency has all the powers, rights and privileges of a superior court with respect to matters within its jurisdiction, and makes regulations and issues decisions and orders regarding these matters. It performs all the functions vested in it by the NTA, 1987 and related legislation. A complete list of these statutes may be found in Section III (see pages 45 and 46).

The Agency's role in transportation is distinct from that of Transport Canada's. The Agency is responsible for the economic regulation of transportation. Transport Canada performs a policy development role in support of the Minister of Transport, has responsibilities related to the regulation of transportation safety and provides certain transportation services. The Agency also has relationships with the Grain Transportation Agency under the Western Grain Transportation Act; Agriculture Canada concerning the Western Grain Stabilization Fund and other producer support programs; External Affairs concerning bilateral air agreements; and Revenue Canada concerning the Coasting Trade Exemption Regulations.

3. Program Objective

To support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under federal jurisdiction.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The National Transportation Agency Program consists of four activities. Three activities relate to the regulatory functions encompassed in the mandate of the Agency: the administration of federal subsidy programs, the regulation of market entry and exit, and the timely and inexpensive settlement of disputes. The fourth activity, Management and Administration, supports the overall program.

Organization Structure: The NTA exercises its powers through its Members, of which there is a Chairman, Vice-Chairman, seven permanent Members and up to six temporary Members, all appointed by the Governor in Council. The staff of the Agency are organized into three program branches and four administrative support branches, the heads of which all report to an Executive Director, who in turn reports to the Chairman.

The three program branches also relate to the three regulatory functions of the Agency: the Transportation Subsidies Branch, the Market Entry and Analysis Branch, and the Dispute Resolution Branch. Regulatory and administrative support to these is provided by a Legal Services Branch, the Agency's Secretariat and Regional Operations Branch, and a Corporate Management and Human Resources Branch.

The Agency headquarters are located in the National Capital Region with regional offices in Saskatoon, Moncton, Montreal, Thunder Bay and Whitehorse. The program branches provide functional direction to regional staff who deal with local issues.

Figure 3 illustrates the relationship between the Agency's activities and its organizational structure.

Figure 3: 1992-93 Resources by Organization Activity ($000)

Organizational Element \ Activity	Transportation Subsidies	Market Entry Analysis	Dispute Resolution	Management & Administration	Organization Total
Agency Members 26 P-Y				3,101 26 P-Y	3,101
Executive Direction 4 P-Y				258 4 P-Y	258
Transportation Subsidies 72 P-Y	751,850 72 P-Y				751,850
Market Entry and Analysis 92 P-Y		6,380 92 P-Y			6,380
Dispute Resolution 99 P-Y			6,695 99 P-Y		6,695
Legal Services 18 P-Y				1,069 18 P-Y	1,069
Secretariat and Regional Operations 26 P-Y				1,597 26 P-Y	1,597
Western Region (Saskatoon) 11 P-Y	155 2 P-Y	205 3 P-Y	278 4 P-Y	183 2 P-Y	821
Atlantic Region (Moncton) 45 P-Y	107,877 35 P-Y	70 1 P-Y	60 1 P-Y	517 8 P-Y	108,524
Corporate Management and Human Resources 115 P-Y				7,428 115 P-Y	7,428
Activity Total ($000)	859,882	6,655	7,033	14,153	887,723
Activity Total (P-Y)	109 P-Y	96 P-Y	104 P-Y	199 P-Y	508 P-Y

D. Planning Perspective

1. External Factors Influencing the Program

Canada's transportation legislation was designed to promote a more dynamic and competitive transportation environment. Transportation was recognized as an essential component in enhancing Canada's competitive edge in the global economy and in promoting the economic growth of its regions. Likewise, changes in international and domestic markets that shape the country's overall economic performance inevitably impact on the transportation system. Changes in economic and competitive circumstances can have an impact on the rates, fares, tariffs and services offered by carriers, on entry and exit into the transportation market, as well as on ownership and control of the transportation sector and, subsequently, on the Agency's workload.

While the above items are the primary factors influencing the transportation industry, there are other factors that can have an impact. Some of these factors can distort the market and prevent the attainment of a more competitive transportation system, including:

- changes in the industry's ownership structure as well as in the actual number of operating carriers;
- the transportation infrastructure and its ability to support changes in the industry;
- safety and environmental concerns;
- operational changes implemented by the industry which can limit opportunities for competition.

Many of these factors are being monitored by the Agency to determine the degree of impact they have on the transportation industry and the environment under which its operations must be conducted. Some of the changes could necessitate policy changes that can ultimately affect the responsibilities of the Agency. Examples of such changes are the Computer Reservations Policy reported on last year and still currently under development as well as the bilateral negotiations to take place with the United States of America on an "Open Skies Policy". Associated regulations would likely be administered by the Agency (see page 27).

There are other factors, including decisions taken or to be taken by the Government that will have a future impact on the transportation environment and program objectives:

- The government's decision as to the ways and means of conducting the comprehensive review on the functioning of the NTA,1987, as provided for in the legislation together with the outcome of such a review on the Agency's activities and programs.
- The decision of the Federal Environment Assessment Review Office with respect to those matters under the Agency's jurisdiction on which environmental assessments will have to be performed.

As illustrated, there are many factors that can have an impact on the transportation environment, and subsequently on the Agency program. Many of the Agency's functions are carried out under statutory timeframes or are time-sensitive and require immediate action. To remain responsive to shifting demands for its services while meeting statutory and other deadlines is a major and continuing challenge for the Agency. To meet this challenge, the Agency has developed and implemented various management systems and processes, and is planning to continue increasing its use of modern technology.

2. Update on Previously Reported Initiatives

The introduction of new technology, particularly computer-based systems, is still a top priority for increasing productivity and ensuring the Agency can meet its statutory responsibilities. Technology and the operational efficiencies it brings, are critical to the Agency since much of its work is subject to statutory deadlines. The Agency is planning to follow-up on its major computerized projects currently underway and to be pursued over the next few years in order to maintain and improve program efficiency and control (see page 39).

3. Ongoing Initiatives

- Draft Regulations governing the terms and conditions applicable to the domestic air carriage of persons with disabilities in large aircraft (30 seats or more) and establishing the special air fare policy were submitted for approval to prepublish in Part I of the Canada Gazette. Regulations establishing minimum training standards were submitted to Privy Council Office (Justice) for technical review. Prepublication of draft regulations on accessibility standards for equipment was postponned to the summer of 1992 (see page 31).

- Work continues on the provisions in the Air Transportation Regulations respecting public liability insurance regulations (see page 26).

4. Completed Initiatives

- The Agency completed its third annual review on the impact of the regulatory reforms on the transportation industry which was tabled by the Minister in June, 1991 (see Program Effectiveness, below).

E. Program Effectiveness

The National Transportation Agency is required, as set out in Section 267 of the National Transportation Act, 1987 to review and report to the Minister for each of the years 1988 to 1991, on the effectiveness of the new transportation legislation - the National Transportation Act, 1987, Motor Vehicle Transport Act, 1987, and Shipping Conferences Exemption Act, 1987. The review must be provided to the Minister by May 31 of each year and is then tabled in the House of Commons and the Senate by the Minister within 15 sitting days. The Agency's 1990 Annual Review was tabled on June 19, 1991.

The review is fairly extensive in coverage and addresses specifically the following as required in the Act: changes in prices and levels of service offered to shippers and travellers; changes in structure, performance and employment levels in the transportation industry; the Agency's record in handling complaints, applications, etc.; effects of 'competitive line rates' on railway companies; and abandonments of railway lines. The following is the executive summary of the third annual review.

Executive Summary

1990 was the third year of regulatory reform, and was the first test of the new regulatory environment with the economy in recession. The Gulf Crisis had dramatic effects on fuel prices, a vital element in the cost structure of carriers in all modes. These forces, compounded by the increasing pressures placed on goods and services producing sectors by a rapidly globalizing world economy, forced the transportation industry to re-align in order to meet the challenges ahead. But before addressing the role played by regulatory reform in changing the industry's decision-making environment, a few key observations should be noted.

Transportation Services

- Significant changes in transportation services took place in 1990. In the air transport industry, there were numerous adjustments affecting services such as the introduction of newly delivered aircraft into the fleets, transfer of low density routes to regional affiliated carriers, cutting of some unprofitable routes completely, and a general reduction of excess capacity. The changes were accomplished without sacrificing basic levels of service and convenience, and extensive surveys confirm that the public remained generally satisfied with the quality of services provided by Canadian carriers.

- In the rail industry, there were also important service-related decisions. Canadian rail services provide important links in the transportation chain for many of the country's major trading activities. The acquisition of U.S. rail lines, participation in double-stack services connecting U.S. west coast ports to central Canada, and the introduction of double-stack services in Canada were all designed to compete for containerized trade traffic; however, these moves reflect a larger strategy of re-orienting railway operations in accordance with the ongoing trend toward "continentalization". New labour training programs, confidential contracts between shippers and railways, and other programs (e.g. CP Rail's Customer Action Teams for Service [CATS]), served to focus attention on "service" matters, which are important to the satisfaction of customers' needs.

- In the increasingly competitive trucking industry, carrier services were highly rated by shippers who were able to obtain better prices without sacrificing service quality. Broader operating authorities allowed trucking firms to add or expand services as well as achieve higher levels of efficiency, to the benefit of both carriers and shippers.

- In marine liner services, excess capacity and trends toward globalization forced shipping lines to adopt cost-saving measures such as the introduction of larger ships, which in turn resulted in reductions to the number of ports of call. Liner services at Canadian ports continued to be rated highly by users, with conference services enjoying a slight edge over non-conference offerings. Market forces and increased competition between ports have clearly worked to the benefit of marine transportation users.

Prices of Transportation Services

- To remain competitive in the tough economic environment of 1990, most transportation users became very cost-conscious and extremely sensitive to rate changes. As a result, price-related matters remained at the forefront of carrier-user relationships.

- In the air transport industry, basic passenger fares increased substantially but users appear to have taken advantage of the carriers' wide-ranging lower promotional and incentive discount fares to limit the impact of the increases on their air transportation budgets. The high traffic density markets, in particular, have attracted new competitors, and travellers on these routes have benefitted most from carriers' price-competitive strategies. Yield management systems employed by the large air carriers provide airline management with a detailed understanding of passenger demand and allow for price levels tailored to different market segments.

- Rate reduction continued to top shippers' lists of objectives in their negotiations of confidential contracts with railways. In order to lock up traffic under contract terms, railways have complied, at least in part, with shippers' rate demands.

- Intense competition continued to prevail in the trucking industry, but the initial distortion of market pricing, caused by new competitors taking advantage of relaxed entry controls, was not as generalized as it was in the first two years of regulatory reform. Excess trucking capacity still worked in favour of shippers in their negotiation of rates and conditions. Canadian carriers were challenged most in transborder markets where, according to Canadian firms, U.S.-based carriers had, and continue to have, significant cost advantages. Survey results showed that competition was intense in the domestic market as well as between Canadian and U.S.-based carriers in the transborder market; shippers in both markets benefitted from this increased competition.

- Changes in rates offered by liner services in 1990 were dictated by market forces. In fact, increases were more attributable to surcharges, particularly fuel-related adjustments resulting from the Gulf Crisis, than to general rate increases. Rate adjustments reflecting currency fluctuations also played an important role in this sector.

- In northern marine resupply services, rate increases on the Mackenzie system were again less than the rate of inflation, while on the Athabasca system they exceeded inflation for the second year in a row.

Structural Changes and Carrier Strategies

- The dynamics generated by regulatory reform in Canada's transportation industry have been similar to those experienced by other countries in a newly deregulated environment.

- In Canada, new entrants appeared mainly in air transportation and in trucking services. Mergers and acquisitions have been more prevalent in trucking than in other modes and, in most cases, have been dictated by specific operational and financial considerations. The consolidations, affiliations and alliances are evidence that the Canadian transportation industry is rapidly maturing, taking advantage of economies of scale and scope while absorbing weaker competitors.

- Some trucking companies have adopted strategies of concentrating their service range while dropping non-core activities to improve financial performance; others have continued to diversify and expand operations both domestically and in the U.S., and in some cases, have shifted operations to the U.S.

- Similar strategies were also observed in the air industry, with Air Canada and Canadian Airlines International turning over local low-density routes to affiliated regional carriers. The affiliates serve these markets with more market-feasible equipment and are able to run operations tailored more closely to users' demands.

- In liner services, strategies continued to be dictated by international developments in sea trade, including the increased importance placed on service reliability for just-in-time inventory management. Carriers have concentrated on fewer trade routes to exploit scale economies of new, larger vessels.

- Transportation carriers have applied tighter controls on expenses in order to lower their costs, and prove their ability to offer competitively priced services.

- In the air, rail, and trucking sectors, carriers have generally held on to their operating assets while disposing of non-transport assets in their capital base; changes in the size and composition of their fleets since the implementation of regulatory reform were, in most cases, made to achieve efficiency gains and cost savings.

- Attempts by new competitors to compete with larger established carriers in attractive high-density markets have demonstrated how incumbent carriers can use broader resource bases to defend their territory. This has placed some newcomers in difficult situations.

- Railway strategies have been to get closer to their customers, relying largely on the negotiation of confidential contracts to accomplish this. The increased importance placed on their on-time performance is also indicative of the railways' attempts to improve service levels.

- In assessing the approaches taken by Canadian transportation firms in 1990, it is evident that their longer-term strategies incorporate not only local, regional and national dimensions but also recognize the challenges represented by competitors outside of Canada. Carriers have not restricted their vision to national boundaries, realizing that such limitations could well place them at a disadvantage in international markets - markets which are increasingly important to their own operations as well as those of their customers.

Competition

- Survey results indicated that carrier/shipper relationships are slowly shifting towards a service orientation, but pricing matters remain very high among shippers' priorities. Transportation users face pressures from their own customers, who continue to make more stringent demands for cost-effective transportation services. Given that demand patterns are changing at the same time, carriers have been scrambling to meet the challenges of the 1990s.

- Users of transportation have generally benefitted from the new environment created by regulatory reform. Carriers' assessments of the new conditions range from extremely positive, by those who took the opportunity to re-align their operations, to extremely negative, by those who had difficulty adjusting to a market-driven environment. Whatever the case, regulatory reform has placed transportation firms in a more competitive market-place.

- In this more competitive environment, there is less opportunity for carriers to make unilateral decisions on routing, price and level of service; users' views and needs must be given greater emphasis. While some carriers, after three years of regulatory reform, are still struggling with their business *raison d'être*, others have restructured, adapted, and responded to new opportunities.

- The overall profitability of the transportation industry deteriorated in 1990, partly because of structural weaknesses in the economy, but also because of the pricing strategies which have been adopted. Some variations in profitability between carriers within each mode of transportation were noted.

Issues

- In the preparation of the first three annual reviews, many transportation issues and questions have been identified through the monitoring and analysis process or have otherwise been brought to the Agency's attention. A number of these issues are beyond the scope of the Agency's review responsibilities, but because of their relevance to the upcoming **Comprehensive Review**, they are presented below.

- Under the more relaxed regulatory environment in both Canada and the U.S., and as a result of the Canada-U.S. free trade agreement, transportation firms on both sides of the border are shifting towards a North American approach in their operations. In this context, Canadian carriers have pointed out a number of fiscal and regulatory differences between the two countries' regimes, which they allege create imbalances and affect their ability to compete with U.S. carriers.

- Canadian carriers in all modes of transportation have complained that differences in tax burdens favour their U.S. competitors, and the resulting market distortion must be addressed to level the playing field in transborder operations. The taxation question encompasses both federal and provincial fiscal policies, and includes but is not limited to differences in property taxes, depreciation rates and fuel taxes between the Canadian and U.S. regimes. With respect to fuel taxes, the issue was not simply related to differences in rates but also to the fact that revenues generated are not directed towards transportation infrastructure improvements, as is the case in the U.S.

- Carriers have also argued that differences between the economic regulations imposed on Canadian and U.S. transportation firms offer potential for imbalances, particularly with reference to rail access provisions, and enforcement of customs and immigration rules affecting transborder trucking operations.

- Within Canada, there are perceived differences between the degree of carriers' "freedom to move" in each mode of transportation. For instance, the entry and exit process prescribed for carriers differs from one mode to another. Rail rationalization is governed by an "exit" process which, despite improvement over the former process, remains lengthier and more costly than that for air and trucking services. Predatory pricing practices are forbidden in all modes, but only rail rates are required to be compensatory.

- Canadian railways have argued that the truck mode does not pay its full share for use of the publicly funded highways. Others have pointed out that owning the infrastructure, like railways do with their rights-of-way, allows them control over access and is therefore a factor limiting competition. The whole area of access is a contentious question for rail services, as many shippers and carriers have conflicting views on the subject.

- Modal differences exist in the relative importance of foreign ownership allowed for transportation companies based in Canada. Given that restrictions imposed on ownership delimit companies' sources of funds for their investments, this foreign control question has indirect, but nonetheless important, implications for companies' competitiveness. The ownership issue, in the context of globalization, is more than simply a domestic question.

- Government policies are an important determinant of the operating environment of carriers. Various components of cost recovery, taxation, and transportation policies were characterized as having distorting influences over resource allocations among modes.

- A number of interested parties have requested the outright elimination of the *Shipping Conferences Exemption Act (SCEA)*. However, evidence showed that the vast majority of users of liner services remain unfamiliar with the legislation. This acknowledged lack of familiarity could prove to be an issue itself since it creates some difficulty in determining whether or not the legislation has achieved its objectives.

- The continuing evolution of trade patterns alters established regional, national and international traffic flows. Territorial boundaries no longer limit companies in all sectors of the Canadian economy, including transportation, from orienting their strategic planning toward international markets, international sources, and international competition. Canada's transportation industry must help the Canadian economy meet the challenge of globalization. It must also establish itself in an environment that encourages the development of large-scale, multinational, integrated transportation systems. The **Comprehensive Review** will have to determine whether the new environment promotes an effective role for the Canadian transportation industry within this global market-place, while satisfying Canadian needs for a safe, reliable, efficient and adequate network of transportation services.

Section II
Analysis by Activity

A. Transportation Subsidies

Objective

To ensure fair and reasonable compensation for the provision of transportation services imposed as a public duty or vital to the commercial viability of a region in Canada by administering, efficiently and economically, programs for the subsidization of transportation services; to realize an efficient and adequate rail transportation system which meets the requirements of Canadian business through the effective management of the rail network rationalization program.

Description

The Transportation Subsidies activity involves the payment of subsidies in support of transportation services; the determination of rail costs and losses and the prescribing of freight rates; the calculation of compensatory rates in accordance with legislation governing the transportation of western grain and canola movements; the audits of charges to VIA; the monitoring of railway investment and expenditures for western grain; the regulation of railway costing and accounting and evaluation of rail network rationalization proposals.

The Transportation Subsidies activity comprises five sub-activities, of which four: Rates and Payments, Rail Rationalization, Monitoring and Analysis, Audits and Costing Investigations are administered by the Transportation Subsidies Branch. In addition to its 72 staff in Agency headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the Agency's Saskatoon and Moncton regional offices, who deal with local issues in respect of these sub-activities. The fifth sub-activity, Atlantic Region Freight Assistance Program, is administered by the Moncton office.

Resources Summary

The Transportation Subsidies activity accounts for 21.1% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 96.9% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 22.0% of the total person years.

Figure 4: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1992-93		Forecast 1991-92		Actual 1990-91	
	$	Y	$	Y	$	Y
Rates and Payments	**748,291**	**21**	807,318	21	687,366	19
Rail Rationalization	**967**	**14**	1,012	14	1,267	15
Monitoring and Analysis	**650**	**10**	688	10	1,017	10
Audits and Costing Investigations	**1,762**	**26**	1,861	26	1,709	27
Atlantic Region Freight Assistance Program	**107,876**	**35**	105,654	35	99,270	34
Activity Administration	**336**	**3**	467	3	495	3
	859,882	**109**	917,000	109	791,124	108

Figure 5: 1990-91 Financial Performance

(thousands of dollars)	Actual	1990-91 Main Estimates	Change
Rates and Payments	687,366	670,172	17,194
Rail Rationalization	1,267	1,267	–
Monitoring and Analysis	1,017	725	292
Audits and Costing Investigations	1,709	1,911	(202)
Atlantic Region Freight Assistance Program	99,270	101,831	(2,561)
Activity Administration	495	309	186
	791,124	776,215	14,909

Explanation of Change: Actual financial requirements were approximately $15 million or 1.9% higher than the Main Estimates primarily due to increased subsidy payments as explained in detail on page 8.

Performance Information and Resource Justification

Rates and Payments: The administration of subsidies, rate-setting and costing programs. This includes a continuing requirement for payment determinations and the appropriate freight rate scales for movements of western grain and canola products; determination of CN and CP charges to VIA Rail; and branch line and non-VIA passenger payments. For further details of all the subsidy payments administered by the Agency, see page 42 .

Figure 6: Summary of Payments

(thousands of dollars) Authority	1992-93 Estimates	1991-92 Forecast	1990-91 Actual
Railway Act	**7,900**	11,165	20,291
National Transportation Act, 1987	**14,549**	15,412	20,948
Western Grain Transportation Act	**724,500**	779,320	644,937

Under the Western Grain Transportation Act, the Agency is responsible for setting the annual rate scale. The rate scales for the two upcoming crop years will be calculated by indexing the 1988 base year costs using composite price indices and by using projected grain volumes (provided by the Grain Transportation Agency). The rate scale for crop year 1992-93 must be issued by April 30, 1992.

Subsidies are developed using the actual tonnage of grain moved. Monthly payments to five railways are required to be made no later than 30 days after receipt of the claims. All payments have been issued within the statutory deadline. Fifty-two claims are reviewed through a series of computerized validation programs and verifications designed to test over 400,000 movements against specific criteria as defined by the WGTA. Various computerized tests are also performed during the fiscal year, as well as field verifications. During 1991-92 some shippers are being visited and others are supplying the Agency's Western Regional Office with documentation to support movements.

Minimum compensatory rates for the movement of canola to points in eastern Canada are established by the Agency in accordance with Order-In-Council PC 1976-894. The annual development of rates requires the determination of variable costs for all movements. During 1990-91, 1700 rates were developed.

As requested by the Minister of Transport, the Agency is required to determine the appropriate charges to VIA Rail for services rendered by CN and CP covered by the Operating Agreement. In 1991-92, the Agency will report to the Minister on 1989 charges for CN and 1989 and 1990 charges for CP.

Subsidy payments to the railways for the operation of uneconomic branch lines and non-VIA passenger train services operated in the public interest totalled $ 40.8 million during 1990-91. During 1991-92, monthly advance payments will be made for lines and services in continued operation, and finalization payments will be made for previous years' operations, based on initial and final claims filed with the Agency by the railways. Payments of $ 26.6 million are forecast for fiscal year 1991-92.

The Federal Government's budget called for the Eastern Rates Program to be terminated effective July 15, 1989. The bill to end this program is expected to be proclaimed into law during 1991-92.

During 1990-91 the scope of Schedule "A" (Directives governing the preparation of accounts and rates of rental of railway-owned equipment and roadway machines) rate analysis regarding the determination of infrastructure construction and maintenance rates was increased. The Schedule "A" Rates comprehensive review is to be completed in 1991-92. This involves implementing a more streamlined rate-setting and reporting procedure involving consultation with the railways, municipalities and all levels of government. Rates for 1993 will be issued in 1992-93.

This sub-activity also includes costing projects for interswitching rate development. It is estimated that costing will be required for 5 investigations to be completed for 1991-92.

Rail Rationalization: Resources are required to evaluate and process applications from the railways for authority to abandon rail lines (or portions thereof) and for the removal of station buildings. For each application to abandon a rail line, the Agency must evaluate the current and potential economics before rendering a decision. Shippers' requirements have to be carefully weighed against objectives to enhance railway cost effectiveness and reduce the federal subsidy burden. This sub-activity requires extensive interaction and consultation with shippers, shipper associations, the railways, federal Members of Parliament, Provincial and Municipal Governments, labour unions, other federal departments and the general public.

The National Transportation Act, 1987 allows Canadian railways to abandon four percent of their trackage in any given year. As of December 31, 1991, the Agency had ordered the abandonment of 0.9% of CN's rail network and 1.4% of CP's trackage. This represents 169.16 miles of CN track and 178.3 miles of CP track. A further 22.4 miles of CN's network and 79.8 miles of CP's network were abandoned but are excluded from the 4% ceiling.

Resources are also required to evaluate and process applications from railway companies to convey rail lines (or portions thereof) to other companies and railways. For each such application, the Agency must evaluate whether the proposed conveyance is in the public interest and whether the company acquiring the line is authorized to operate it. The Agency must, within six months of receiving notice of a conveyance agreement, approve the agreement unless it determines that the conveyance would not be in the public interest or that the company acquiring the line is not authorized to operate it.

In 1991, the Agency approved the conveyance of two CN lines totalling 225.61 miles and one CP line of 132.92 miles.

As Canada's rail network is reduced, rail line abandonments will be more contentious and the Agency's involvement will reach a higher public profile. Similarly, the Agency's involvement in conveyance applications will gain higher public profile. The Agency can expect to receive a high level of applications for both abandonments and conveyances over the foreseeable future.

Figure 7: Rail Rationalization Workload

	1992-93 Estimate	1991-92 Forecast	1990-91 Actual
Branch Line Abandonment Program			
Applications			
- new in the year	15	14	13
- carried over from prior year	9	8	11
Reconsideration Cases			
- new in the year	5	3	4
- carried over from prior year	1	1	6
Other Cases (conveyances, variations, appeals, reviews, stays, etc.)	18	18	12
Branch Line Decisions Issued	20	18	25
Applications for Spur Determinations	15	14	15
Applications for Station Removals			
- new in the year	30	16	76*
- carried over from prior years	0	38*	5
Correspondence handled relating to abandonment applications	2,200	2,200	2,162

* Number of applications due to VIA Rail service cutbacks of January 15, 1990

There are two major developments which will have an impact on forecast applications for station removals: the Heritage Canada legislation may limit or otherwise constrain station closures/demolition, and the October 1989 announcements of the Minister of Transport ordering cutbacks in VIA Rail services (the main proprietor of remaining stations) may still impact applications during 1992-93.

Audit and Costing Investigations: Resources are required to perform compliance and special audits and analyses of railway accounts, financial reporting, and costing developments to ensure the integrity of railway data used in the determination of transportation subsidy payments, freight rates, and rail operational losses associated with rail rationalization proposals. This work also supports the setting of accounting standards and costing methodologies and techniques. Audits are performed in accordance with the Financial Administration Act, Guide to the Audit of Federal Contribution, Western Grain Transportation Act, and the Railway Act.

Figure 8: Audit Performance

	1992-93 Estimates	1991-92 Forecast	1990-91 Actual
Audits	90	90	97
Audits per PY	8.5	8.5	8.4
Operating Cost per Audit Project	$1,465	$1,465	$1,232
Total adjustment per Auditor	$180,000	$180,000	$160,000

For 1990-91, several costing/accounting projects were reported on: labour accounting in programmed track replacement, GST treatment and impact on UCA/railway compensation, and Central Western Railway and BC Rail costing studies.

Monitoring and Analysis: The WGTA requires that the Agency conduct quadrennial Western Grain costing reviews to determine grain-related railway transportation costs for the most recent calendar or crop year. The Agency's 1989-90 Costing Review determined these costs, known as the base year costs, for calendar year 1988. The base year costs are used to determine the rate scales for the next four crop years. The Agency submitted its report to the Minister of Transport

on the findings of its Costing Review by the statutory deadline of March 31, 1990. Staff will begin preparation for the determination of calendar year 1992 costs in the spring of 1992.

For each rate scale, the Agency must issue annually, a list of designated grain dependent branch lines. Designation is determined by traffic and profitability tests. Designation for 1992 was performed within statutory constraints.

The WGTA also requires the Agency to monitor and report to the Minister on CN and CP maintenance expenditures on grain dependent branch lines, and, investment in equipment and plant for the movement of grain. The Agency must assess the appropriateness of investment to ensure that an adequate, reliable and efficient railway transportation system is in place to meet future requirements for the movement of grain. The Agency's verification of 1990 investment and 1991/92 general investment plans consisted of reconciliations, analyses, comparisons, inquiries, participation in industry meetings, and discussions about the submitted data concerning grain-related investments. The Agency concluded that railway investment had been fairly stated. Reports to the Minister will be provided on the 1991 actual investment, 1992-93 general investment plans and 1990 maintenance expenditures in 1992-93.

Figure 9: Monitoring Performance

	1992-93 Estimates	1991-92 Forecast	1990-91 Actual
Number of studies/reports	8	9	8
Average operating cost per study/report	$4,500	$6,211	$3,750
Average time to complete (days)	100	100	98

As part of the Agri-Food Policy Review conducted by Agriculture Canada, Agency staff was requested to respond to a committee discussion paper recommending the implementation of western grain transportation efficiency proposals. These recommendations included increased rationalization, elimination of railway costing reviews to the year 2000, and the use of a productivity index, among many others. Staff response was reported to the Review committee in June 1991. Other requests for Agency participation may follow. Decision on the major efficiency proposals has been forecast for the spring of 1992.

Atlantic Region Freight Assistance Program: Under the authority of the Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA) and the Maritimes Freight Rates Act (MFRA), subsidies are provided to eligible carriers for freight transported within and out of the "select territory" (the four Atlantic provinces and the Gaspé region). Effective in 1991-92 MFRA payments have been changed from voted items to statutory items. Therefore the amounts shown in Figure 37 for fiscal year 1991-92 reflect this change. The program consists of over 7,000 eligible clients of which over 2,300 are currently active. The program is administered from the Agency's Atlantic Regional office in Moncton where it is undergoing computerization and procedural improvements. These changes will greatly decrease the processing time of claims.

Factors currently influencing the direction and nature of the subsidy administration activities include the implementation of field audit activities consistent with government financial management practices and efforts involving a closer client interface and rapport. Varied resources are required to audit and process the large number of subsidy claims received, although in months to come, computerization and the emphasis placed on field audits will likely bring about a shift from strict program administration expertise to computer related and professional audit resources. The number of claims processed and the number of active participants in the program have kept pace with recent shifts in economic activity in the "select territory"; as well, shifts from the rail to the trucking mode are also being noted as a result of regulatory reform and greater access by truckers to the larger freight traffic marketplace.

Figure 10: ARFAA and MFRA Subsidies

Year	Number of Claims Processed	Participants	$ (millions) Payments
1988-89	14,506	2,200	91.2
1989-90	15,387	2,369	97.4
1990-91	14,883	2,378	97.8
1991-92*	16,500	2,500	103.7
1992-93*	15,500	2,500	105.5

* Forecast

B. Market Entry and Analysis

Objective

To promote the effectiveness and viability of transportation services within, to and from Canada, by encouraging and maintaining fair competition while protecting the interests of transportation users and of Canada, through the regulation of market entry and exit of transportation services, including terms and conditions of transport operations. To monitor and report on an annual basis, the effect of the governmental economic regulatory approach to the Canadian transportation system in terms of achievement of an economic, efficient and adequate network of viable and effective transportation services, and in terms of its impact on overall and regional economic development in Canada.

Description

The Market Entry and Analysis activity encompasses the licensing of Canadian and foreign carriers in respect of their domestic and international operations involving Canada, and the enforcement of requirements established by Agency regulations and licences and by international agreements; the participation in the negotiation and implementation of international air agreements; and monitoring and analysis of the impact of economic regulation on the transportation sector. In addition to 86 staff at Agency headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the Agency's Saskatoon and Moncton regional offices, who deal with local issues in respect of Branch activities. Also, there are 6 field investigations staff located in offices across Canada.

Resources Summary

The Market Entry and Analysis activity accounts for 18.9% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 0.7% when transfer payments are taken into account. This activity represents 19.3% of the total person-years.

Figure 11: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1992-93		Forecast 1991-92		Actual 1990-91	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Domestic Operations	**2,206**	**37**	2,247	36	2,192	37
International Operations	**1,373**	**23**	1,348	22	1,403	21
Field Investigations	**723**	**10**	667	9	746	10
Monitoring and Analysis	**1,907**	**20**	1,931	20	2,218	20
Activity Administration	**446**	**6**	472	6	530	6
	6,655	**96**	6,665	93	7,089	94

Figure 12: 1990-91 Financial Performance

(thousands of dollars)	Actual	1990-91 Main Estimates	Change
Domestic Operations	2,192	1,988	204
International Operations	1,403	1,163	240
Enforcement*	746	705	41
Monitoring and Analysis	2,218	2,014	204
Activity Administration	530	479	51
	7,089	6,349	740

* Field Investigations was formerly Enforcement.

Explanation of Change: Actual expenditures were higher than Main Estimates due to an internal reallocation of resources.

Performance Information and Resource Justification

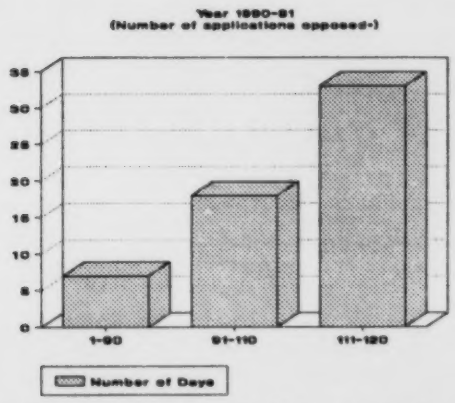
Domestic Operations: One important aspect of the work is the processing of applications for licences or amendments thereto, waivers, permits and temporary authorities submitted by Canadian and foreign individuals and companies. The licensing of carriers in domestic air, rail and marine operations protects the interests of consumers by ensuring that carriers meet federal standards, and the interests of licensed carriers by encouraging and maintaining fair competition. The workload is dependent on the volume and complexity of the applications, requests, and interventions received. The analysis required in assessing the applications and requests varies from the application of economic and financial criteria to verification of ownership and insurance requirements and Transport Canada's operating and safety standards.

Figure 13: Domestic Operations Workload

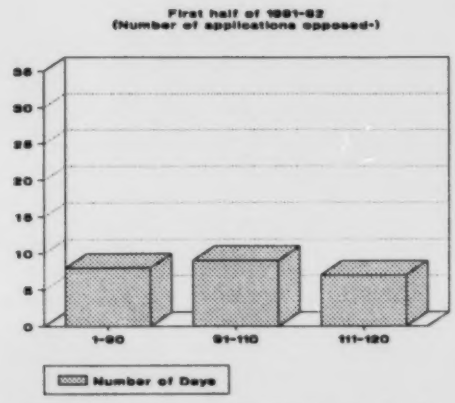
	Estimates 1992-93	Forecast 1991-92	Actual 1990-91
Domestic Air Applications North	250	270	236
South	65	62	70
Annual Licence Validation Letters	850	850	778
Other Air Licence Matters (failure to meet licensing requirements, show cause letters, orders, etc.)	890	870	661
Northern Marine Licence Applications	1	2	1
Applications for Exemption from Coasting Trade Regulations	95	88	53
Applications for Rail Certificates and Notices of Transfer	2	2	2
Applications for Commodity Pipeline Permits	1	1	2

Figure 14 shows the time taken to process applications for northern Canada air licences which were opposed (i.e. those applications subject to a statutory time limit of 120 days) in 1990-1991 and during the first half of 1991-1992.

Figure 14: Processing Time for Opposed Northern Canada Air Applications



* Excludes those applications for which an extension of processing time was granted by the applicant because of extended pleadings.



* Excludes those applications for which an extension of processing time was granted by the applicant because of extended pleadings.

In 1992-93, on-going field audits will continue to be conducted to ensure that tour operators/charterers are safe-guarding advance payments made by charter air travellers in a manner consistent with requirements specified in the Air Transportation Regulations. In addition, work on the review of the provisions in the Air Transportation Regulations respecting public liability insurance regulations as well as changes to regulations governing international charter services will be completed.

International Operations: The continued liberalization of policies and regulatory reform of rules governing international air transportation, together with adverse general economic conditions and rapid changes in the structure of the airline industry, have resulted in innovative competitive and anti-competitive airline responses and ways of providing air services. This in turn has increased the complexity of international air regulatory relations and had a significant impact on the regulatory and administrative workload.

The International Operations sub-activity encompasses in part the licensing of scheduled and non-scheduled international air services and the issuance of permits for international charter services. There are approximately 1500 Canadian and foreign carriers licensed to provide international services to and from Canada. Some 3500 charter permits for Canadian originating flights were issued in 1990-91 and approximately 3900 charter permits will be issued during 1991-92. The public interest is served by facilitating air transportation services consistent with the requirements set out in the regulations and international agreements.

During 1991-92, the Agency continued to monitor closely all air carriers with Agency licences to ensure that none operate air services without holding adequate passenger and public liability insurance. The Agency has set up a system of controls which ensures that an air carrier's licences are suspended or cancelled as soon as the carrier no longer holds adequate insurance.

The Agency also considers important for consumers that advance payments made by tour operators to air carriers operating international charter flights be adequately protected. Extensive changes to the Air Transportation Regulations have been proposed by the Agency which are intended to enhance this protection in the event of air carrier failure. Prepublication of the proposed changes was made in the Canada Gazette on September 28, 1991 and interested parties were given 60 days to make comments. When these changes are finalized, it is expected that all air carriers operating international charter flights (as well as those carriers in Northern Canada) will need to file new and improved financial guarantee agreements to augment

protection. The workload of Agency staff will increase since all new agreements will need to be reviewed. Agency staff also continues to work closely with the travel industry and with provincial authorities to ensure, in the event of a failure in the industry, that travel disruptions are minimized and passengers stranded abroad are able to obtain alternate travel arrangements.

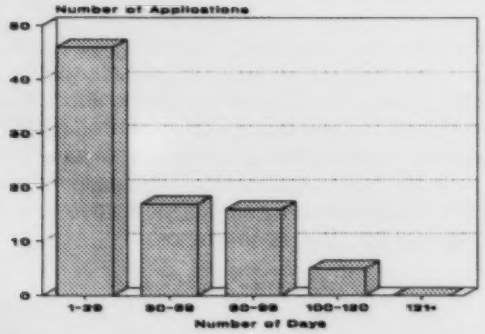
The International Operations sub-activity also includes the provision of economic and regulatory advice for, and participation in the negotiation of bilateral air agreements with foreign governments. This on-going work has resulted in a major expansion of opportunities for Canadian airlines, and improved international air services for Canadian travellers and shippers. As the "aeronautical authority" for Canada, the Agency also implements and administers, within its jurisdiction, the 56 bilateral air agreements now in force. In 1990-91, the Agency issued, as aeronautical authority and/or in its role as an administrative tribunal, approximately 44 decisions relating to airline commercial arrangements and initiatives associated with the provision of international air services. It also helped mediate and resolve complaints or disputes between airlines and where necessary, worked to resolve airline disputes and, other air related problems with the foreign aeronautical authorities concerned.

In 1992-93, it is expected that the Agency will continue to participate in a number of bilateral air negotiations. Special attention will continue to be devoted to the Canada/US negotiation which is expected to liberalize dramatically the conditions under which commercial air services between Canada and the US can be provided. It is anticipated that this will result in a major overhaul of the regulations governing traffic between the two countries.

Figure 15: International Operations Workload

	Estimates 1992-93	Forecast 1991-92	Actual 1990-91
Applications for International Licences - Scheduled	35	40	31
- Non-Scheduled	230	190	289
Applications for Charter Permits	6,300	5,770	6,910
Canadian Originating	3,900	3,590	4,362
Foreign Originating	2,400	2,180	2,548
Request for Temporary Authorities, Waivers, Exemptions	500	530	496
Revalidation of International Licences	n/a	320	824
Insurance Compliance Checks	925	900	875
International Negotiations/Meetings	23	21	17
Agency Decisions as Aeronautical Authority and/or Administrative Tribunal	60	70	56

Figure 16: International Non-Scheduled Licence Applications Processing Time - First Half of 1991-92



Scheduled International service applications are not subject to the 120 day statutory deadline

Field Investigations: The Field Investigations sub-activity is designed to encourage voluntary compliance with the National Transportation Act, 1987 by transportation companies. It has three components:

- The Periodic Carrier Inspection Program is a risk-based inspection system, designed to ensure that the operations of all carriers licensed by the Agency are periodically reviewed.
- The Targeted Investigations Program focuses on carriers that are suspected of operating illegally.
- Special Field Projects include the Directorate's role in educating both the public, and other law enforcement organizations.

The Directorate works closely with Transport Canada (T.C.) and the Royal Canadian Mounted Police (R.C.M.P.) on investigations under Parts II and V of the National Transportation Act, 1987 and related regulations. A close working relationship also exists with Revenue Canada - Customs and Excise on matters involving the transborder movement of aircraft. Memoranda of Understanding on Enforcement between the Agency, T.C., and the R.C.M.P. have been ratified to ensure coordinated efforts.

Figure 17: Field Investigations Workload

	Estimates 1992-93	Forecast 1991-92	Actual 1990-91
Periodic Inspections undertaken	**210**	220	244
Targeted Investigations initiated	**220**	200	212
Prosecutions Completed	**35**	25	27
Successful Prosecutions	**28**	20	18
Information Seminars Conducted	**30**	75	12
General Inquiries	**2,500**	2,400*	4,616

* The reduction in the number of inquiries from the general public is due in part to the fact that consumer complaints are now being handled directly by the Dispute Resolution Branch.

Industry Monitoring and Analysis: Section 267 of the National Transportation Act, 1987 details the nature and scope of the annual review the Agency is required to undertake. The review is critical to the evaluation of the impact of Canada's transportation legislation and the development of new or revised government transportation policy. Resources are required to ensure the proper and thorough monitoring of the effects of the transportation legislation on carriers and users of transportation services, an assessment which needs to be carried out at both the national and regional levels.

During 1990-91, the program to monitor transportation legislation was updated to reflect emerging questions resulting in the identification of additional information needs and sources, and revisions to survey questionnaires, and to the gathering of data and analysis of information. In May 1991, the Agency's third Annual Review report was submitted to the Minister and subsequently tabled in Parliament. During 1991-92, refinements have been made to the monitoring approach and work continues on gathering the necessary data, maintaining liaison with the industry, increasing the number of data sources to improve coverage of the review and responding to queries resulting from the 1990 review report.

Figure 18: 1990 Surveys - Returns on Questionnaires

Sample Size and Returns	Sample Size	Returns Total
Shippers' Survey*	3,772	822
Commercial Travellers' Association Survey	5,119	1,670
ACTA Survey	1,923	637
Northern Air Survey	620	190
Shipping Lines - Conferences	30	28
Freight Forwarders	163	62
Northern Marine Survey	150	115
Port Terminal Operators' Survey	300	73
Motor Carrier Interviews	126	126

* Includes shippers surveyed by the Atlantic Provinces Transportation Commission.

While an important element of the review process, surveys were and will continue to be only one of the sources of information used to carry out the reviews. A wide variety of other data sources on topics such as carrier operations and financial performance, service levels and traffic volumes and patterns were also examined and analyzed. Maintaining liaison with parties interested in transportation matters has also played a key role in the monitoring process. For instance, between April 1, 1990 and March 31, 1991, Industry Monitoring and Analysis staff participated a total of 403 meetings, 261 of which were outside the National Capital Region. A total of 22 presentations were made in 1990-1991. A major challenge in the overall analysis is the separation of the impact of transportation regulatory reform from other factors such as the performance of the economy (domestic and trading countries), management/labour relations in all sectors, other government programs/policies (provincial and federal) and taxation.

C. Dispute Resolution

Objective

To ensure that carriers do not impose rates, fares or conditions that unfairly or unreasonably impede freight shipment, public mobility (including persons with disabilities), industrial development and trade, through the timely and effective resolution of disputes between shippers, travellers, carriers and other interested parties in accordance with relevant legislation and by intervention and regulation where required.

Description

The Dispute Resolution activity encompasses the resolution of disputes, complaints, and applications arising from shippers, travellers, carriers, road authorities and other interested parties, through informal and formal investigations, mediation and final offer arbitration; investigation, upon complaint of proposed acquisitions, and mergers involving Canadian transportation undertakings; filing of confidential contracts, examination and filing of various tariffs and related documents as required under the relevant federal statutes and regulations; and the regulation and investigation of matters pertinent to the transportation of persons with disabilities. In addition to its 99 staff in Agency headquarters, the Branch provides functional direction to staff in the Agency's Saskatoon and Moncton regional offices, who deal with local issues in respect of Branch activities.

Resource Summary

The Dispute Resolution activity accounts for 19.9% of the total program expenditures (excluding transfer payments), and 0.8% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 21.0% of the total person-years.

Figure 19: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1992-93		Forecast 1991-92		Actual 1990-91	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Rail Complaints, Tariffs and Mediation	1,933	30	2,008	30	2,396	34
Rail Infrastructure	1,155	17	1,031	15	977	15
Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs	1,883	29	2,035	29	2,028	29
Mergers and Acquisitions	447	7	453	7	483	7
Accessible Transportation*	1,246	16	1,186	15	727	10
Activity Administration	369	5	496	7	778	7
	7,033	104	7,209	103	7,389	102

* The Transportation Services for Disabled Persons sub-activity was renamed in the first part of 1991-92 to better reflect the Agency's mandate as expressed in the National Transportation Policy. The new sub-activity is now called Accessible Transportation.

Figure 20: 1990-91 Financial Performance

(thousands of dollars)	1990-91		
	Actual	Main Estimates	Change
Rail Complaints, Tariffs and Mediation	2,396	2,768	(372)
Rail Infrastructure	977	940	37
Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs	2,028	2,113	(85)
Mergers and Acquisitions	483	135	348
Transportation Services for Disabled Persons	727	807	(80)
Activity Administration	778	384	394
	7,389	7,147	242

Performance Information and Resource Justification

Accessible Transportation: Resources are required to achieve equitable access to the Canadian transportation system for persons with a disability by supporting Agency implementation of section 63.1 - 63.4 of the National Transportation Act, 1987, through a four point program of regulation development, complaint resolution, investigation and monitoring and public education-liaison.

In 1991-92 the name of the Transportation Services for Disabled Persons sub-activity was changed to Accessible Transportation. This change was made to better reflect the Agency's mandate in this area as expressed in the National Transportation Policy, that is that transportation services shall not pose undue obstacles to the mobility of persons, including persons with a disability.

Under the National Strategy for the Integration of Persons with Disabilities announced by the Prime Minister on September 5, 1991, the Agency was allocated additional resources to accelerate the development of regulations.

During 1991-92, the Agency rendered major decisions in the area of accessible transportation. It concluded that the lack of safety information in alternate media on aircraft constituted an undue obstacle to the mobility of persons who are visually impaired and ordered the two large air carriers to make this information available in braille and large print. The Agency also ordered another air carrier to reverse its policy of not accepting persons with certain disabilities on some of its small aircraft and to make its system accessible. In another decision, the Agency ordered a limousine service operating at a Canadian airport to accept passengers with a disability.

The Agency continued its standards development and regulatory initiatives in 1991-92. The Agency determined that charging additional fares for attendants constitutes an undue obstacle to the mobility of persons with a disability. The proposed regulations which also incorporate terms and conditions of carriage of persons with a disability were submitted for government approval to prepublish in Part I of the Canada Gazette in March 1991. In December, the package was returned to the Agency and the Minister asked that there be more consultations on the one-person/one-fare issue. The Agency also approved draft regulations establishing minimum training standards for transportation personnel. They were sent to PCO for technical review and prepublication is expected in the second quarter of 1992. The Agency is continuing its work on the development of regulations on terminal and equipment accessibility as well as terms and conditions of carriage for rail, ferry and bus and communication of information to persons with a disability.

The Agency significantly decreased the average time to resolve a complaint, despite an increase in the number of formal complaints, by streamlining its procedures. The Agency also resolved 10 complaints carried over from the previous year. In 1991-92, the Agency found 12 undue obstacles.

During 1991-92, in addition to the inquiry into the policies of Canadian air carriers with respect to the carriage of persons with a disability, three additional inquiries were launched by the Agency. The Agency initiated an inquiry to determine the level of accessibility of federally regulated ferry services. The Agency also initiated an inquiry into the availability of accessible ground transportation, equipment and services at Canadian airports. Finally, the Agency initiated an inquiry into the level of accessible services currently being offered by extra-provincial buses and the financial impact of making the services accessible in accordance with a national standard. The Agency also issued a report on the results of the 1990 Consumer survey it conducted into the accessiblity of modes of transportation under federal jurisdiction.

The Agency continued its efforts, initiated in the previous year, in the area of public liaison and education. A communication plan intended to make the program better known to persons with a disability was developed and implemented. Advertisements were placed in specialty magazines, speeches were delivered to target groups, and staff participated in numerous exhibitions. Brochures explaining the Agency's powers in the area of accessible transportation, and how to complain about an undue obstacle were also distributed to various interested parties and target groups. The brochures were also produced in alternate media. The resulting increased awareness translated into an increase in the number of complaints. The Agency also participated actively in the federal working group responsible for coordinating the federal presence exhibit at Independence 1992.

Figure 21: Complaints and Workload Summary

	1990-91	1991-92	1992-93
Complaints and applications	36	60	100
Inquiries	1	2	2
General information requests	60	80	100
Speeches	–	19	24
Exhibits	–	12	12
Distribution of brochures			
Obstacles	–	10,000	10,000
Room to Move	–	5,000	5,000

Figure 22: Complaints by Mode 1990-91

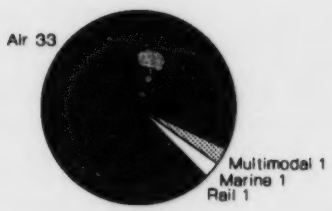
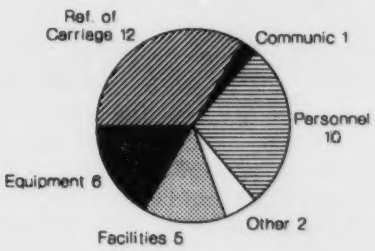


Figure 23: Types of Complaints 1990-91



Rail Complaints, Tariffs & Mediation: Resources are required to resolve a wide range of complaints, applications, filings or referrals made by carriers, shippers and/or travellers on rates, service and other matters pertaining mainly to regulated railway transportation but also to other modes with regards to mediation and arbitration functions. For reporting purposes, the work is categorized into three major areas; (i) investigations and complaints related to the provisions of the NTA, 1987, the Railway Act, freight and passenger public interest, service quality issues and ministerial/executive/special projects concerning matters of interest or referrals from the Minister; (ii) database operations associated with the rail freight statistics; and (iii) the administration of matters pertaining to the filing of confidential contracts negotiated between shippers and railways and statutory tariff filings.

Workload and performance indicators include the number and profile of the cases or applications completed within statutory time limits ranging from 45 to 120 days or in a timely manner. The number and complexity of database requests serve to evaluate the performance in that area while the number of contract and tariff filings are used to quantify performance in the tariff area.

Figure 24: Investigations and Complaints Activity

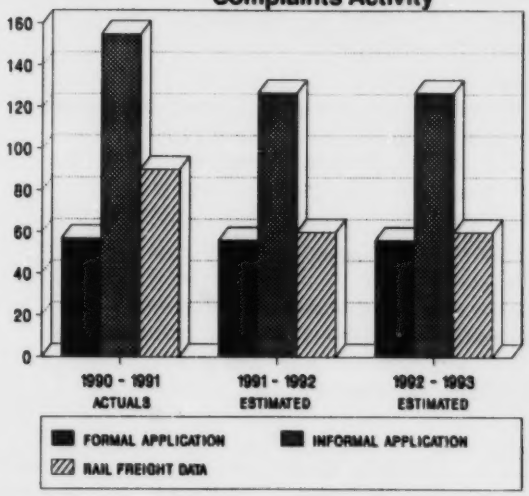
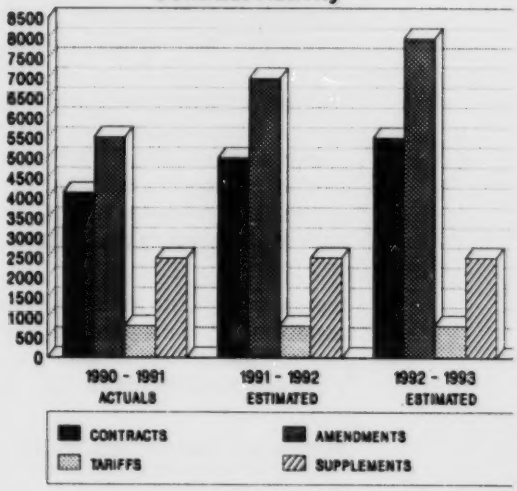


Figure 25: Tariffs, Confidential Contract Activity



Factors that may have an impact on the future workload:

- external and internal information requests associated with the Comprehensive Review of the NTA, 1987.
- a recessionary trend in the economy may result in an increasing number of shippers requesting Agency assistance to resolve their transportation problems;
- the increasing number of branch-line abandonments may increase the number of service complaints from the users and subsequent information requests relating to the establishment of short-line railways.
- the steady increase in the number of contracts and related amendments that are required to be filed with the Agency.

- the impact of the Comprehensive Review of the NTA, 1987 on the statutory provisions administered by the Directorate.

Rail Infrastructure: Resources are required to assess and resolve applications from road authorities or railways for the construction or modification of highway/railway crossings and from railways for the construction or modification of rail lines or other rail infrastructure; to resolve disputes between parties concerning railway requirements, public interest factors, cost apportionment, environmental concerns or other matters; and to ensure compliance with existing legislation and regulations. These activities, required under the Railway Act, the Railway Safety Act and the NTA, 1987, the Railway Relocation and Crossing Act and others are undertaken to ensure the protection of the public interest and the environment, to provide for the equitable distribution of costs of rail infrastructure and to improve the efficiency of the rail and highway sectors of the transportation system. The work, all of which requires technical engineering input due to the structural design aspects of the applications, varies in complexity with many cases requiring on-site investigations in addition to the analysis of submissions.

The volume and nature of the work will vary according to external pressures. An increase in the number of applications and complaints is anticipated due to the following factors:

- Increasing urbanization which will lead to increased demand for new railway/highway crossings and renewal of existing railway/highway crossings;

- Minister of Transport's decisions on federal funding of railway/highway grade separations and crossings at grade; increased funding would stimulate the number of projects undertaken resulting in more applications; decreased funding would result in increased number of disputes of a more comlex nature; finally, it would also mean that the applications presently held in abeyance pending approval of a grant (as required by the Railway Safety Act) would have to be processed.

- Increased concern for environment; the Agency now incorporates environmental assessments in the processing of rail infrastructure applications, in accordance with the Environmental Assessment and Review Process Guidelines Order and in preparation for the implementation of the Canadian Environmental Assessment Act.

Figure 26: Rail Infrastructure Performance

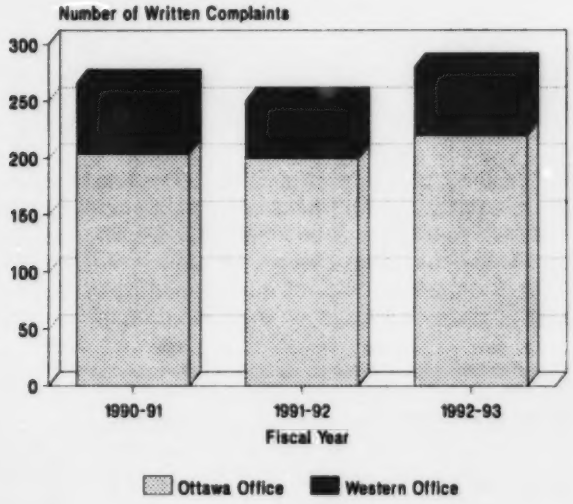
	Estimates 1992-93	Forecast 1991-92	Actuals 1990-91
Applications/complaints/inquiries received	475	450	471
Applications/complaints/inquiries resolved	475	475	680
Transitional applications resolved*	n/a	n/a	67

* Transitional applications were those inherited from the previous Rail Safety activity of the Agency which was transferred to Transport Canada with the passage of the Railway Safety Act on January 1, 1989.

Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs: Resources are required to investigate and respond expeditiously to complaints, applications or referrals on air and marine matters in accordance with relevant provisions of the National Transportation Act 1987, the Pilotage Act and the Shipping Conferences Exemption Act, 1987 (SCEA, 1987) so as to ensure that the interests of Canadian shippers and travellers are protected. Resources are also needed to administer the SCEA, 1987 which exempts shipping conferences from provisions of the Competition Act and to examine marine tariffs filed by northern marine carriers so as to ensure that they are just and reasonable.

Formal complaints concerning marine matters relating to the public interest such as the 2 notices of objection in 1990-91 dealing with the proposed pilotage charges of the Atlantic and Laurentian Pilotage Authorities required in-depth economic and financial analyses. Investigations dealing with 3 formal consumer complaints concerning terms and conditions of carriage where Agency Orders were issued requiring international air carriers to comply with their filed tariffs were also conducted. Formal complaints handled in 1990-91, and forecast in 1991-92 and 1992-93 are 5, 4, and 4 respectively. There is a large volume of oral and written informal consumer complaints on numerous aspects of service provided by air carriers (**see Figure 27**). This activity decreased in 1991-92 due to a reduction of travel on account of the Gulf crisis and the economic recession. This activity is expected to increase when traffic levels increase.

Figure 27: Informal Complaints Handled



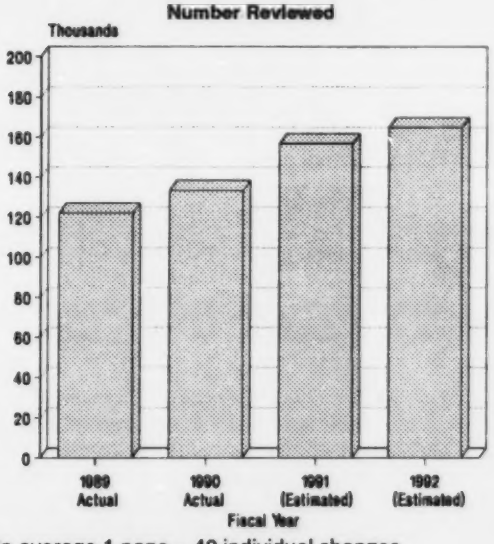
With respect to the administration of the SCEA, 1987, the number of agreement amendments reviewed (35) and issues examined is expected to remain constant for the 1991-92 and 1992-93 periods. Some 40,000 marine tariff pages are expected to be filed with the Agency during each of the next two fiscal years, roughly the same number as in the previous year.

Approximately 15 rate adjustments (the same level as the previous year) made by northern marine carriers are expected to be examined in 1991-92 and 1992-93. During 1990-91, staff conducted a comprehensive audit of one northern marine carrier to ensure compliance with the Northern Marine Resupply Regulations.

International Air Tariffs: The Agency is responsible for implementing Canadian legislation and Air Transport Agreements between Canada and Foreign States as they apply to international air tariffs and schedules to ensure that the interests of the travelling public and Canadian carriers are protected. Resources are required to review the international tariffs of Canadian and foreign airlines (**see Figure 28**) and to process requested departures from the filing requirements to permit more market responsive tariffs or to introduce innovative fares for the public (**Figure 29**). Approximately 83% of tariff filings are actioned within seven days of receipt, and 65% of applications to depart from the filing requirements are granted within three days of receipt. With respect to tariff filings, performance improved relative to the previous year. The performance

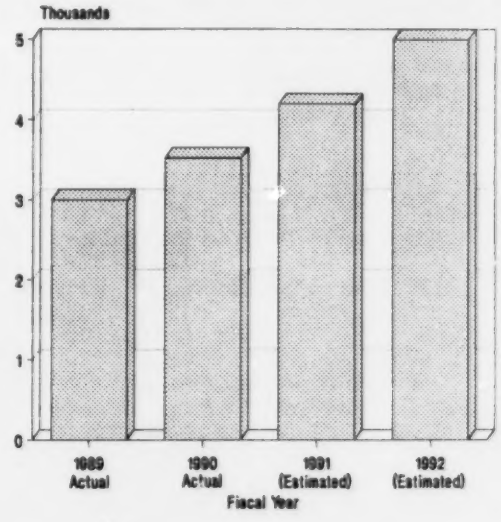
associated with applications declined. This situation resulted from an increase in volume and complexity of applications, as carriers introduced innovative promotions to remain competitive. Short turn-around times are required by the industry to respond in an effective manner to market conditions, especially when conditions are unstable. In response, the Agency has implemented an electronic tariff filing system. It is anticipated that this system will contribute to an improvement in performance.

Figure 28: International Tariff Pages



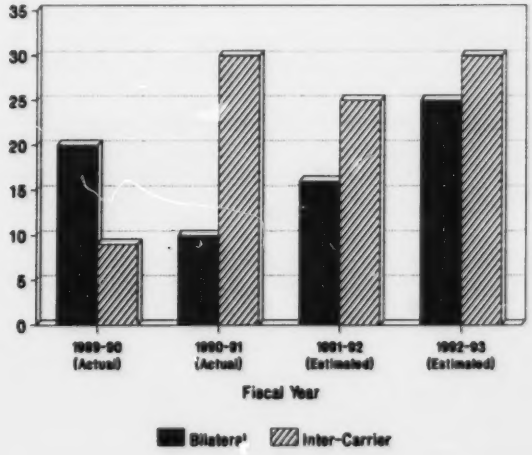
On average 1 page = 40 individual changes

Figure 29: Special Permission Applications



As shown in **Figure 30**, the number of inter-carrier tariff disputes has remained more or less consistent. The number of bilateral tariff issues requiring Agency involvement has increased over the recent years. This trend is expected to continue.

Figure 30: Agency Decisions on Major Inter-Carrier Complaints or Bilateral Tariff Issues



The Agency speaks on Canadian tariff issues in the International Civil Aviation Organization (ICAO) forum, and monitors developments in the International Air Transport Association (IATA) that affect Canadian interests.

The Agency is contributing to Transport Canada's development of a Canadian policy on Computer Reservation Systems regulation. The Agency will ultimately be responsible for implementation of the CRS policy, and for developing and administering regulations promulgated to protect the interests of the travelling public by requiring fair and accurate information, and ensuring equal competitive conditions between air carriers.

Mergers and Acquisitions: The Agency publishes notice of proposed acquisition of interests (10% or more of the voting shares or substantially all the assets) in Canadian transportation undertakings, under federal jurisdiction, having over $10 million in assets or revenue from sales in Canada. If an objection is filed, the Agency reviews the proposed acquisition to decide whether or not it is against the public interest.

Pursuant to Part VII of the National Transportation Act, 1987, the Agency published 12 motor carrier, 6 air carrier and 3 water courier notices in 1990-91; it is estimated that 7 notices will be published in 1991-92 and 12 notices in 1992-93.

The Agency reviewed one proposed acquisition during 1990-91. After receiving an objection to the proposed acquisitions of the assets and operations of Ace-Atlantic Container Express Inc. by Oceanex Limited Partnership and an interest in Oceanex Limited Partnership by Oceanex Holdings Limited Partnership, the Agency reviewed the proposed transactions. Upon completion of its review, the Agency issued a decision on March 28, 1991, which concluded that, in its opinion, the proposed acquisitions were not against the public interest.

During 1991-92, the Agency, upon receipt of an objection, reviewed the proposed acquisition of certain of the assets of Soundair Corporation, carrying on business as Air Toronto, by 174590 Canada Inc. and proposed acquisition of all of the issued and outstanding shares in the capital of 174590 Canada Inc. by Frontier Air Ltd. carrying on business as Canadian Frontier. In a decision issued on September 6, 1991, the Agency concluded these proposed acquisitions were not against the public interest.

D. Management and Administration

Objective

To provide overall direction to the National Transportation Agency and to develop and operate central management processes and administrative services in support of the Agency's work.

Description

The Management and Administration activity includes Agency Members, executive and corporate management functions, and legal and administrative services in support of Agency activities.

Resource Summary

Management and Administration accounts for 40.1% of the total program expenditures (excluding transfer payments) and 1.6% when transfer payments are taken into account. This activity accounts for 37.7% of the total person-years.

Figure 31: Activity Resource Summary

(thousands of dollars)	Estimates 1992-93		Forecast 1991-92		Actual 1990-91	
	$	P-Y	$	P-Y	$	P-Y
Members and Regulatory Support	5,767	58	5,890	58	4,782	55
Corporate Management	8,386	129	8,838	129	10,507	129
	14,153	187	14,728	187	15,289	184

Figure 32: 1990-91 Financial Performance

(thousands of dollars)	Actual	1990-91 Main Estimates	Change
Members and Regulatory Support	4,782	5,995	(1,213)
Corporate Management	10,507	8,323	2,184
	15,289	14,318	971

Explanation of Change: Actual expenditures were higher than the Main Estimates due to an internal reallocation of resources.

Performance Information and Resource Justification

Members and Regulatory Support: This sub-activity is comprised of the Members and the legal and administrative activities necessary to support the regulatory nature of the Agency's functions. The number of Agency Members is set by statute at a maximum of nine Members, including the Chairman and the Vice-Chairman, plus up to six temporary Members. The Members conduct inquiries into applications, complaints, disputes and other matters pending before the Agency, and issue orders, decisions or reports based on their findings. In order to provide the Agency with a higher profile across Canada, Members are located in the regional

offices in Moncton, Montreal, Saskatoon and Thunder Bay. The Agency may locate Members in new offices in British Columbia and Northern Canada.

Regulatory support consists of the Legal Services Branch and the Secretariat. Legal Services provides legal opinions, advice and comments to Agency Members and staff; reviews, revises and/or drafts letters, telexes, notices and reports to ensure their legal content and provides legal representation before the Courts and at public hearings. In 1991-92, the Legal Services Branch LAN was integrated with the NTA Network. Also, a computerized record of the legal opinion bank was implemented. During the year 1992-93, the Branch expects to broaden its database to offer a convenient access to a full range of Canadian legal databases. The Secretariat coordinates and records the proceedings of the Agency, drafts and distributes Orders and Decisions, reviews reports published by the Agency, drafts and processes regulations, coordinates Ministerial and executive correspondence, arranges the holding of public hearings, and responds to enquiries from the general public. A project is now underway to prepare certified copies of Orders and Decisions of the Agency and its predecessors tribunals, which will be forwarded to Public Archives for safeguarding.

Figure 33: Workload

	1992-93 Estimates	1991-92 Forecast	1990-91 Actuals
Decisions and Orders	3,700	3,700	4,158
Public Hearings	6	2	5
Regulations	25	29	23
Correspondence and Briefing Notes	800	700	600

* Hearings counted as one may be held in more than one location thereby increasing associated costs.

Corporate Management: This includes the Executive Director's office, the Corporate Management and Human Resources Branches and the management and administrative functions carried out in the Agency regional offices. The Executive Director is the Agency's chief operating officer and is accountable to the Chairman for the efficient, effective and economic management of all aspects of its operations. Corporate Management supports the operations of the Agency by providing a complete range of management processes and administrative services, both at headquarters and in the regions.

In its fourth year of operations, the Agency further enhanced its management processes. One of the key elements is the implementation of a comprehensive integrated strategic and operational planning and budget cycle. It provides the Agency with a sound base to re-allocate resources in order to meet changing priorities and clientele needs. The major computerization projects initiated in 1990-91 are on target or completed and further efforts will be devoted in 1991-92 with a view to improve program efficiency and administrative and financial control. For example, the Agency participates in a pilot project with Supply and Services Canada on the new paperless environment. The Electronic Catalogue Order Taking System (ECOTS) will eventually permit the procurement of goods and services electronically. Another project underway with Supply and Services Canada is the electronic integration of the material and financial systems. There is also, the implementation of the Personnel Management Information System to replace three existing systems and improve administrative control and efficiencies. The Local Area Networks (LAN's) connectivity in the Agency will have reached 80% by the end of fiscal year 1991-92 with the remainder to be connected in 1992-93.

The review of work-flow processes, in order to simplify procedures and maximize resource utilization, has resulted in improvements to the financial control and forecasting systems in place. Also, an increase in delegation of authority in the spirit of Public Service 2000 initiatives has been implemented.

Section III
Supplementary Information

A. Profile Of Program Resources - National Transportation Agency

1. Financial Requirements by Object

Figure 34: Details Of Financial Requirements By Object

(thousands of dollars)	Estimates 1992-93	Forecast 1991-92	Actual 1990-91
Personnel			
Salaries and wages	24,743	25,030	25,749
Contribution to employee benefit plans	3,958	3,880	4,067
Other personnel costs	–	43	–
	28,701	28,953	29,816
Goods and Services			
Transportation and communication	1,994	2,237	1,991
Information	367	389	346
Professional and special services	1,948	2,179	1,939
Rentals	146	160	143
Purchased repair and upkeep	501	562	500
Utilities material and supplies	869	998	888
Other subsidies and payments	6	8	7
	5,831	6,533	5,814
Total operating	34,532	35,486	35,630
Capital	768	519	1,321
Transfer payments	852,423	909,597	783,940
	887,723	945,602	820,891

2. Personnel Requirements

The National Transportation Agency's personnel expenditures account for 81% of the total operating expenditures of the Program with the exclusion of transfer payments. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figures 35 and 36.

Figure 35: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1992-93	Forecast 1991-92	Actual 1990-91
Transportation Subsidies	109	109	108
Market Entry and Analysis	96	93	94
Dispute Resolution	104	103	102
Management and Administration*	199	199	194
	508	504	498

Figure 36: Details of Personnel Requirements

	Person-Years* Controlled by Treasury Board				
	Estimates 92-93	Forecast 91-92	Actual 90-91	Current Salary Range	1992-93 Average Salary Provision
Management					
Management	24	28	25	61,500 – 138,300	78,423
Scientific and Professional					
Auditing	18	18	19	32,553 – 73,398	49,296
Economics, Sociology and Statistics	43	44	46	20,000 – 84,700	60,469
Engineering & Land Survey	5	5	4	28,856 – 78,176	53,993
Law	12	12	10	22,890 – 125,100	67,971
Other	2	2	2		
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	60	59	56	17,470 – 72,817	42,429
Commerce	45	37	39	18,702 – 77,182	56,433
Computer System Administration	13	16	11	22,310 – 73,032	45,853
Financial Administration	18	14	16	15,516 – 69,789	52,236
Information Services	6	9	7	17,329 – 65,839	49,819
Personnel Administration	9	8	8	16,390 – 67,273	47,357
Program Administration	86	84	85	17,470 – 72,817	43,713
Other	1	2	1		
Technical					
General Technical	13	10	10	16,124 – 71,058	36,657
Social Science Support	23	22	20	16,124 – 73,716	40,068
Technical Inspection		–	–		
Other		–	–		
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	87	86	91	16,504 – 40,509	27,366
Secretarial, Stenographic and Typing	31	36	38	16,356 – 40,768	29,050
Other		–	–		
	496	492	488		

	Other Person-Years*				
	Estimates 92-93	Forecast 91-92	Actual 90-91	Current Salary Range	1992-93 Average Salary Provision
Governor in Council Appointees	12	12	10	44,300 – 165,500	137,462

* **Person-Years** - refers to the employment of one person for one full year or the equivalent thereof.

Controlled person-years are those subject to the control of the Treasury Board. With some exceptions, the Treasury Board directly controls the person-years of departments and agencies. The Treasury Board does not control person-years related to appointments pursuant to an Order in Council. These are referred to as "other persons years". Controlled person-years are referred to as "authorized" person-years in Part II of the Estimates.

Other person-years are those not subject to Treasury Board control but disclosed in Part III of the Estimates, on a comparative basis with previous years, in support of the personnel expenditure requirements specified in the Estimates.

Note 1: The person-year columns display the forecast distribution of the controlled and other person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1991. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Transfer Payments

The National Transportation Agency has responsibility for administering various transfer payments in the form of contributions and statutory payments as detailed in Figure 37.

Figure 37: Details of Transfer Payments

(thousands of dollars)	Estimates 1992-93	Forecast 1991-92	Actual 1990-91	Actual 1989-90
Contributions				
Payments to the railway companies under the Maritime Freight Rates Act for operating in the select territory designated by the Act, in order to reduce the tariffs they would otherwise charge to shippers and thus make goods from the territory more competitive. Payments to each company for traffic moved during the calendar year are:				
Canadian National Railway Company	–	–	9,985	10,249
Canada and Gulf Terminal Railway	–	–	82	206
Canadian Pacific Railway Company	–	–	548	444
Dominion Atlantic Railway	–	–	81	59
Quebec Central Railway	–	–	–	–
Canadian Pacific Express Company Limited	–	–	–	–
Total Voted Contributions[1]	–	–	10,696	10,958
Statutory Payments				
Payments to railway companies of amounts determined pursuant to the provisions of the Western Grain Transportation Act for the costs of transporting western grain and grain products to west coast ports and the ports of Churchill and Thunder Bay.				
Canadian National Railway	376,740	405,246	335,701	325,956
Canadian Pacific Railway	340,515	366,280	304,888	238,500
Class II Railways	7,245	7,794	4,348	4,299
Total WGTA Payments	724,500	779,320	644,937	568,755

(1) MFRA payments have been changed from voted items to statutory items (see pages 23 and 44).

Figure 37: Details of Transfer Payments (Cont'd)

(thousands of dollars)	Estimates 1992-93	Forecast 1991-92	Actual 1990-91	Actual 1989-90
Payments to railway and transportation companies of amounts determined pursuant to Sections 261, 262, 270 and 281 of the Railway Act				
Uneconomic Branch Lines Railways are compensated for losses incurred in the operation of uneconomic branch lines they are required to maintain in the public interest				
Unprotected Branch Lines (Section 261)				
Canadian National Railway	–	–	2,803	–
Canadian Pacific Railway	–	–	410	167
	–	–	3,213	167
Protected Branch Lines (Section 262)				
Canadian National Railway	–	–	10,810	–
Canadian Pacific Railway	–	–	703	357
	–	–	11,513	357
Passenger Train Services (Section 270) (other than VIA Rail) The railways are compensated for 80% of losses incurred in the operation of passenger services they have been ordered to maintain in the public interest.				
Canadian National Railway	3,000	5,165	1,332	2,579
Class II Railways	4,900	6,000	4,233	3,408
	7,900	11,165	5,565	5,987
Eastern Grain/Flour Rates (Section 281) The costs of transporting grain and flour for export by rail to Eastern Canada ports				
Canadian National Railway	–	–	–	19,044
Canadian Pacific Railway	–	–	–	6,652
	–	–	–	25,696
Total All Sections:				
Canadian National Railway	3,000	5,165	14,945	21,623
Canadian Pacific Railway	–	–	1,113	7,176
Class II Railways	4,900	6,000	4,233	3,408
Total Railway Act Payments	**7,900**	**11,165**	**20,291**	**32,207**

Figure 37: Details of Transfer Payments (Cont'd)

(thousands of dollars)	Estimates 1992-93	Forecast 1991-92	Actual 1990-91	Actual 1989-90
Payments to railway, trucking and marine companies under the Atlantic Region Freight Assistance Act				
Westbound segment - a subsidy to reduce costs of transporting goods from the Maritimes and Gaspé regions to destinations in Canada west of these regions. Payments are:				
- Truck (all goods)	25,952	25,853	23,769	24,704
- Truck (designated commodities)	9,611	9,260	8,514	9,003
- Rail (designated commodities)	5,766	5,893	5,418	2,167
	41,329	41,006	37,701	35,874
Intra segment - a subsidy to reduce costs of transporting designated commodities originating and terminating at points within the Maritimes and Gaspé regions. Payments by mode of carrier are:				
- Truck	46,134	44,715	41,111	43,822
- Rail	7,689	8,017	7,371	6,103
- Water	962	962	884	682
	54,785	53,694	49,366	50,607
Total ARFAA Payments	**96,114**	**94,700**	**87,067**	**86,481**
Payments to the railway companies under the Maritime Freight Rates Act for operating in the select territory designated by the Act, in order to reduce the tariffs they would otherwise charge to shippers and thus make goods from the territory more competitive. Payments to each company for traffic moved during the calendar year are:				
Canadian National Railway Company	8,959	8,615	–	–
Canada and Gulf Terminal Railway	94	90	–	–
Canadian Pacific Railway Company	260	250	–	–
Dominion Atlantic Railway	47	45	–	–
Total MFRA Payments[2].	**9,360**	**9,000**	**–**	**–**

[2] MFRA payments have been changed from voted items to statutory items in 1991-92 (see page 23).

Figure 37: Details of Transfer Payments (Cont'd)

(thousands of dollars)	Estimates 1992-93	Forecast 1991-92	Actual 1990-91	Actual 1989-90
Payments to railway companies under the National Transportation Act, 1987 - for losses incurred in the operation of uneconomic branch lines that they have been ordered to maintain in the public interest (section 178)				
Canadian National Railway	11,202	11,051	14,297	12,882
Canadian Pacific Railway	3,347	4,361	6,651	5,406
Total NTA, 1987 Payments	**14,549**	15,412	20,948	18,288
Total Statutory Subsidies	**852,423**	**909,597**	**773,243**	**705,731**
Total Transfer Payments	**852,423**	**909,597**	**783,939**	**716,689**

* See pages 23 and 44 for more information.

2. Net Cost of Program

Figure 38: Net Cost of Program for the Year 1992-93

(thousands of dollars)	1992-93			1991-92
	Expenditures	Add Other Costs	Total Cost	Total Cost
National Transportation Agency Program	887,723	3,250	890,973	900,853

Net Program Cost: The NTA 1992-93 Estimates include authorities to be voted and statutory authorities. Also to be taken into consideration are services provided without charge by other departments such as accommodation by Public Works ($2,223,000), and services provided by Supply and Services ($48,000), Treasury Board ($957,000) and the Department of Labour ($22,000).

B. Other Information

1. Federal Statutes Either Administered by the NTA or which Confer a Duty or a Function on the NTA

Atlantic Region Freight Assistance Act
Aeronautics Act
Canadian National Railways Act
Canada Shipping Act
Energy Supplies Emergency Act
Government Railway Act
Maritime Freight Rates Act
National Energy Board Act
National Transportation Act, 1987
Pilotage Act
Railway Act

Railway Relocation and Crossing Act
Shipping Conferences Exemption Act, 1987
St. Lawrence Seaway Authority Act
Western Grain Transportation Act
Railway Safety Act

2. Documents Approved by Privy Council Office

Air Transportation Regulations, Amendments
P.C. 1990-2288, October 25, 1990.

Agreement dated January 15, 1990 between Canadian Pacific Limited and Via Rail Inc. of user trackage rights over the lines of Canadian Pacific Limited to operate the service between Victoria Courtenay, in the Province of British Columbia
P.C. 1990-2674, December 6, 1990.

Establishment of 1991 rates at minimum compensatory levels for movements of rapeseed meal and rapeseed oil by rail
P.C. 1990-2800, December 20, 1990

Railway Interswitching Regulation, Amendment
P.C. 1990-2684, December 13, 1990.

Grain Rates Order, Revocation
P.C. 1990-2874, December 31, 1990

Annual Rate Scale Order, 1991-1992
P.C. 1991-651, April 11, 1991

Part VII Exemptions, Amendment
P.C. 1991-911, May 23, 1991

Railway Traffic Liability Regulations
P.C. 1991-1435, August 13, 1991

National Transportation Agency General Rules, Amendment
P.C. 1991-1736, September 19, 1991

Railway Lines Abandonments Regulations, Amendment
P.C. 1991-1824, September 26, 1991

Railway Grade Separations Regulations, Amendment
P.C. 1991-1945, October 10, 1991

C. Topical Index

A

Abandonment
  Rail Lines 12, 20, 21, 33, 43, 45
Accessibility Standards 7, 12, 31, 32
Accessible Transportation 6, 7, 31, 32
Aeronautical Authority 27
Aeronautics Act 45
Agency Members 9, 10, 38, 39
Air Complaints 34, 35
Air Licenses 25-27
Air Tariffs 35-37
Annual Review 6, 7, 12, 28, 29
Atlantic Region Freight Assistance Act 4, 5, 7, 8, 22, 23, 44, 45

B

Bilateral Air Agreements 27

C

Canola 19
Coasting Trade Exemption Legislation 9, 25
Competitive Access 12
Complaints
  Air 34, 35
  Marine 34, 35
  Rail 32, 33
Confidential Contracts 33
Corporate Management 39
Costing Investigations 21
Costing Review - Western Grain 21

D

Dispute Resolution 5, 6, 8, 9, 10, 30-37 40

E

Eastern Rates Program 20, 43

F

Field Investigations 24, 28
Freight Rates 21

H

Hearings 7, 39
Highway/railway crossings 34

I

Industry Monitoring and Analysis 24, 25, 28, 29
International Air
  Agreements 26, 27
  Licensing 24, 25
  Services 26, 27

L

Legal Services 9, 10, 39

M

Market Entry and Analysis 5, 6, 8, 9, 10, 24-29, 40
Marine Complaints 34, 35
Maritime Freight Rates Act 4, 7, 8, 22, 23, 42, 44, 45
Mediation 30-33
Mergers and Acquisitions 30, 31, 37

N

National Transportation Act 4, 5, 7, 8, 9, 12, 34, 45
Northern Marine
  Licensing 25
Northern Air Services 25, 26

O

Open Skies Policy 6, 11, 27
Organization Structure 9, 10

P

Passenger train services
  non VIA 19, 43

R

Rail Complaints 30-33
Rail Infrastructure 30, 31, 34
Rail Line
    Abandonments 12, 20, 21, 33, 43, 45
    Grain dependent 22
Rail Tariffs 33
Railway Act 4, 5, 6, 7, 8, 21, 34, 43, 45
Railway audits 21
Rate Scales 19, 23
Regional Offices 9, 10, 18, 22, 24, 30, 39

S

Secretariat 9, 10, 39
Shipping Conference Exemption Act 12, 34, 35, 46
Station Removals 21
Subsidy Payments 18-23, 42-45

T

Tariffs
    Air 34-37
    Marine 34, 35
    Rail 33
Transfer Payments 42-45
Transportation Subsidies 5, 6, 8, 9, 10, 18-23, 40, 42-45
Trucking 14, 15, 16, 22

V

Via Rail 19-21

W

Western Grain 19, 20, 21, 22
Western Grain Transportation Act 4-9, 19, 21, 42, 46

Office national des transports du Canada

Budget des dépenses 1992-1993

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1992

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1993-III-69
ISBN 0-660-57016-5

Imprimé sur du papier recyclé

Printed on recycled paper

Budget des dépenses 1992-93

Partie III

Office national des transports du Canada

Préface

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose, à ses utilisateurs, différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend trois sections. La section I présente l'aperçu et la description du Programme de l'Office national des transports du Canada, les données de base, les objectifs, la perspective de planification et les plans d'actualité. Pour plus de détails, le lecteur peut consulter la section II qui donne, pour chaque activité, les résultats prévus et les autres renseignements essentiels sur le rendement justifiant les ressources demandées. La section III fournit des renseignements supplémentaires sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales permettant au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'un tableau détaillé des autorisations de dépenser tirées de la Partie II du Budget des dépenses et du Volume II des Comptes publics. On assure ainsi la continuité avec les autres documents budgétaires tout en facilitant l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

Le présent document permettra au lecteur de trouver aisément les renseignements recherchés. La table des matières présente le contenu de chaque section, et le sommaire financier de la section I contient des renvois aux renseignements plus détaillés de la section II. En outre, des renvois au fil des pages permettent au lecteur de trouver des précisions sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1992-1993 - Partie II du Budget des dépenses 4
B. Emploi des autorisations en 1990-1991 - Volume II des Comptes publics 5

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1992-1993
1. Points saillants 6
2. Sommaire des besoins financiers 6

B. Rendement récent
1. Points saillants pour l'exercice en cours et l'exercice précédent 7
2. Examen des résultats financiers 8

C. Données de base
1. Introduction 8
2. Mandat 9
3. Objectif du Programme 9
4. Organisation du Programme en vue de son exécution 9

D. Perspective de planification
1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 12
2. Etat des initiatives annoncées antérieurement 13
3. État des initiatives en cours 13
4. Initiatives complétées 13

E. Efficacité du Programme 13

Section II
Analyse par activité

A. Subventions au transport 19
B. Entrée sur le marché et analyse du marché 25
C. Règlement des différends 31
D. Gestion et administration 40

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme - Office national des transports
1. Besoins financiers par article 43
2. Besoins en personnel 43
3. Paiements de transfert 45
4. Coût net du Programme 49

B. Renseignements supplémentaires
1. Lois fédérales appliquées à l'ONT ou qui lui confèrent des attributions 49
2. Documents approuvés par le Bureau du Conseil privé 49

C. Index par sujet 51

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1992-1993 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)		Budget principal 1992-1993	Budget principal 1991-1992
Office national des transports			
70	Dépenses du programme	**31 342**	32 615
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	**724 500**	725 500
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer	**7 900**	7 200
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux	**14 549**	26 450
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer, de transport maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	**96 114**	92 182
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	**9 360**	9 746
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**3 958**	3 970
Total de l'organisme		**887 723**	**897 663**

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits (dollars)		Budget principal 1992-1993
70	Office national des transports - Dépenses du programme	31 342 000

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1992-1993					Budget principal 1991-1992
	Années-personnes autorisées*	Budgétaire				
		Fonctionnement	en capital	de transfert	Total	
Subventions au transport	109	7 357	102	852 423	859 882	868 861
Entrée sur le marché et analyse du marché	96	6 544	111	–	6 655	6 786
Règlement des différends	104	6 864	169	–	7 033	7 501
Gestion et administration	187	13 767	386	–	14 153	14 515
	496	34 532	768	852 423	887 723	897 663
Années-personnes autorisées en 1991-1992	491					

* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter les tableaux 35 and 36, pages 43 et 44.

B. Emploi des autorisations en 1990-1991 - Volume II des Comptes publics

Crédits (dollars)		Budget principal	Total disponible	Emploi réel
Office national des transports				
70	Dépenses de fonctionnement	31 649 000	33 064 800	**32 883 722**
75	Contributions	14 178 000	14 178 000	**10 695 826**
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	633 200 000	644 937 233	**644 937 233**
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer	7 000 000	20 291 148	**20 291 148**
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux	28 760 000	20 948 348	**20 948 348**
(L)	Paiements à des compagnies de chemin de fer, de transport maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	85 451 000	87 067 254	**87 067 254**
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	3 791 000	4 067 000	**4 067 000**
	Total du Programme - Budgétaire	804 029 000	824 553 783	**820 890 531**

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1992-1993

1. Points saillants

Les points saillants du Programme pour 1992-1993 sont les suivants :

- la publication, par l'Office, du quatrième examen annuel de l'application de la Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN 1987) et des autres lois portant sur la réglementation économique des transports (voir pages 13 et 30)

- la poursuite du projet de règlement concernant les conditions du transport aérien intérieur de personnes handicapées (voir pages 32 et 33)

- la poursuite du travail concernant les négociations bilatérales avec les Etats-Unis suite à la politique "Ciels ouverts" et les répercussions possibles de cette politique sur l'administration d'un accord (voir pages 12 et 28)

- la présentation du Ministre d'un rapport sur les investissements réels dans les chemins de fer en 1991, les programmes d'investissements généraux de 1992-1993 et les dépenses d'entretien en 1990, compte tenu de la compétence conférée à l'Office par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (voir page 21)

2. Sommaire des besoins financiers

Tableau 1: Besoins financiers par activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1992-93	Prévu 1991-92	Réel 1990-1991
Subventions au transport	**859 882**	917 000	(57 118)
Entrée sur le marché et analyse du marché	**6 655**	6 665	(10)
Règlement des différends	**7 033**	7 209	(176)
Gestion et administration	**14 153**	14 728	(575)
	887 723	945 602	(57 879)
Années-personnes *: Controllées par CT	**496**	492	4
Autres	**12**	12	0
	508	504	4

* Pour de plus amples renseignements concernant les années-personnes, veuillez consulter les tableaux 35 et 36, pages 43 et 44.

Explication de la différence : Les besoins financiers pour 1992-1993 sont inférieurs aux dépenses prévues pour 1991-1992. Cet écart est dû principalement aux facteurs suivants:

- la diminution des paiements faits en vertu de la Loi sur les chemins de fer (3,2 million)

Explication des prévisions pour 1991-1992 : Les prévisions pour 1991-1992 sont supérieures de 47,9 millions de dollars, soit 5,3%, au montant inscrit dans le Budget des dépenses principal (voir Autorisations de dépenser, page 4). Cet écart est dû principalement aux facteurs suivants :

- l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur les chemins de fer 3,9 million
- l'augmentation des paiements prévus sous le régime de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest en raison de changements dans les prévisions du volume d'expéditions 53,8 million
- la diminution des paiements faits en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux (11.0 million)
- la diminution des paiements faits en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (0,7 million)
- la diminution dans les dépenses du programme (0,5 million)
- l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique 2,5 million

B. Rendement récent

1. Points saillants pour l'exercice en cours et l'exercice précédent

Les points saillants du Programme de l'Office national des transports de 1990-91 et d'une partie de celui de 1991-1992 sont les suivants :

- le troisième examen annuel de l'application de la Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN 1987) et des autres lois de réglementation économique des transports, produit par l'Office, a été déposé par le ministre en juin 1991 (voir pages 13 et 30);
- le Rapport annuel de l'Office a été distribué à plus de 3 000 personnes et l'Examen annuel de 1990 à quelque 5000 intéressés;
- cinq audiences publiques ont été tenues en 1990-1991 et deux sont prévues pour 1991-1992. Ces audiences permettent au public de faire connaître ses vues dans les cas particuliers dont est saisi l'Office;
- l'Office, en plus de l'enquête sur les politiques des transporteurs aériens canadiens, en ce qui a trait au transport des personnes handicapées, a ouvert une enquête pour déterminer le niveau d'accessibilité des services de traversiers sous juridiction fédérale. L'Office effectue de plus une autre enquête sur l'accessibilité des services de transport terrestre, de l'équipement et des services dans les aéroports canadiens (voir page 33).
- le Bureau du Conseil privé a approuvé 11 règlements ou autres documents (voir pages 49 et 50);

2. Examen des résultats financiers

Tableau 2 : Résultats financiers en 1990-1991

(en milliers de dollars)	1990-91		
	Réel	Budget principal	Différence
Subventions au transport	791 124	776 215	14 909
Entrée sur le marché et analyse du marché	7 089	6 349	740
Règlement des différends	7 389	7 147	242
Gestion et administration	15 289	14 318	971
	820 891	804 029	16 862
Années-personnes: Contrôlées par CT	488	491	(3)
Autres	10	12	(2)
	498	503	(5)

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont excédé d'environ 16,8 millions de dollars, soit 2%, le montant inscrit dans le Budget des dépenses principal. Cet écart est dû principalement aux facteurs suivants :

- l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest en raison de changements dans les prévisions du volume d'expéditions — 11,7 million
- l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur les chemins de fer — 13,3 million
- l'augmentation des paiements faits en vertu de la Loi sur les subventions aux transports dans la Région atlantique — 1,6 million
- la diminution des paiements faits en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes — (3,5 million)
- la diminution des paiements faits en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux — (7,8 million)
- l'accroissement de la charge de travail et le rajustement des prix — 1,5 million

C. Données de base

1. Introduction

Créé le 1er janvier 1988 par la Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN 1987), l'Office national des transports est l'organisme fédéral responsable de la réglementation économique des entreprises canadiennes de transport de compétence fédérale. La création de l'Office et l'application de la Loi ont donné au gouvernement fédéral les moyens d'instaurer des réformes réglementaires visant à favoriser une concurrence accrue, à réduire la réglementation économique et à laisser jouer davantage les forces du marché dans le secteur des transports. Conséquemment, l'Office a pour mandat d'établir et d'appliquer un processus de réglementation

efficace qui soit à la fois expéditif, ouvert et accessible, et de régler avec compétence, autonomie et impartialité les questions dont il est saisi.

2. Mandat

L'article 6 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux fixe la constitution de l'Office national des transports. Celui-ci est investi de tous les pouvoirs, droits et privilèges d'une cour supérieure sur les questions qui relèvent de sa compétence. Il est habilité à imposer des règlements, des décisions et des arrêtés concernant ces questions. Il exécute toutes les attributions que lui confèrent la Loi de 1987 sur les transports nationaux et les lois connexes. La liste intégrale de ces lois est donnée dans la section III (voir pages 49 et 50).

Le rôle de l'Office dans le transport est distinct de celui de Transports Canada. Le premier est responsable de la réglementation économique des transports, tandis que le second s'occupe de la formulation des politiques afin d'appuyer le ministre des Transports, d'assumer des responsabilités liées à la réglementation de la sécurité des transports et de fournir certains services de transport.

L'Office entretient aussi des rapports avec l'Office du transport du grain sous le régime de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, avec Agriculture Canada au sujet du Fonds de stabilisation du grain de l'Ouest et d'autres programmes d'aide aux producteurs agricoles, avec le ministère des Affaires extérieures concernant les accords bilatéraux sur les services aériens et avec Revenu Canada au sujet du Règlement d'exemption pour le cabotage.

3. Objectif du Programme

L'Office a pour but de favoriser la mise en œuvre de la politique nationale des transports par la réglementation économique des transporteurs et des modes de transport qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral.

4. Organisation du Programme en vue de son exécution

Structure par activité : Le Programme de l'Office national des transports comporte quatre activités. Trois d'entre elles ont trait aux fonctions de réglementation énoncées dans le mandat de l'Office, à savoir : l'administration des programmes fédéraux de subventions, la réglementation de l'entrée des transporteurs sur le marché et de leur sortie, et le règlement expéditif et peu coûteux des différends. La quatrième activité, « Gestion et administration », soutient le Programme dans son ensemble.

Organisation : L'ONT exerce ses attributions par l'entremise de ses membres, plus précisément du président, du vice-président, de sept membres permanents et d'au plus six membres temporaires, tous nommés par le gouverneur en conseil. Il est structuré en trois directions générales de programmes et quatre directions générales de soutien administratif. Tous les directeurs généraux sont sous l'autorité du directeur exécutif qui, lui-même, relève du président.

Les directions générales de programmes correspondent respectivement aux trois fonctions de réglementation de l'Office. Ce sont la Direction générale des subventions au transport, la Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché et la Direction générale du règlement des différends. Le soutien en matière d'administration et de réglementation est fourni par la Direction générale des services juridiques, le Secrétariat de l'Office et les activités régionales, et la Direction générale de la gestion centrale et des ressources humaines.

L'Office a son siège dans la région de la Capitale nationale et des bureaux régionaux à Saskatoon, Moncton, Montréal, Thunder Bay et Whitehorse. Ces derniers s'occupent des aspects régionaux des activités, sous la direction fonctionnelle des directions générales de programmes.

Le tableau 3 illustre le rapport entre les activités de l'Office et sa structure organisationnelle.

Tableau 3 : Ressources pour 1992-1993 par organisation et par activité (en milliers de dollars)

Organisation \ Activités	Subventions au transport	Entrée sur le marché et analyse du marché	Règlement des différends	Gestion et administration	Total de l'organisation
Membres 26 A-P				3 101 26 A-P	3 101
Bureau du directeur exécutif 4 A-P				258 4 A-P	258
Subventions au transport 72 A-P	751 850 72 A-P				751 850
Entrée sur le marché et analyse du marché 92 A-P		6 380 92 A-P			6 380
Règlement des différends 99 A-P			6 695 99 A-P		6 695
Services juridiques 18 A-P				1 069 18 A-P	1 069
Secrétariat et activités régionales 26 A-P				1 597 26 A-P	1 597
Région de l'Ouest (Saskatoon) 11 A-P	155 2 A-P	205 3 A-P	278 4 A-P	183 2 A-P	821
Région de l'Atlantique (Moncton) 45 A-P	107 877 35 A-P	70 1 A-P	60 1 A-P	517 8 A-P	108 524
Direction générale de la gestion centrale et ressources humaines 115 A-P				7 428 115 A-P	7 428
Total-activités (en milliers de dollars)	859 882	6 655	7 033	14 153	887 723
Total-activités (A-P)	109 A-P	96 A-P	104 A-P	199 A-P	508 A-P

D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

La législation canadienne des transports a été conçue pour favoriser un environnement plus dynamique et plus compétitif pour les services de transport. Elle reconnaît l'importance primordiale de ces services dans l'amélioration de la position concurrentielle du Canada dans l'économie mondiale et leur rôle dans la croissance économique de ses régions. Par ailleurs, les changements qui se produisent sur les marchés internationaux et intérieurs et qui conditionnent le rendement économique global du pays, se répercutent inévitablement sur le réseau des transports. Des changements liés à l'évolution de la situation économique et de la concurrence peuvent avoir une incidence sur les prix, les tarifs et les services offerts par les transporteurs, sur l'entrée sur le marché et sur la sortie de celui-ci, ainsi que sur la propriété et le contrôle du secteur des transports et, par conséquent, sur la charge de travail de l'Office.

Tels sont les principaux facteurs qui influent sur l'industrie des transports. Cependant, d'autres peuvent avoir une incidence. Certains peuvent fausser le marché et empêcher la réalisation d'un réseau de transport plus concurrentiel, par exemple :

- les changements dans la structure de l'industrie à la fois d'un point de vue de la propriété des firmes et du nombre desdites firmes;
- l'infrastructure des transports et sa capacité de s'adapter aux changements de l'industrie;
- les questions de sécurité et d'environnement;
- les changements opérationnels instaurés par l'industrie qui peuvent limiter les perspectives de concurrence.

Nombre de ces facteurs seront surveillés par l'Office afin de déterminer l'étendue de leur incidence sur le milieu des transports ainsi que sur l'environnement en vertu duquel l'exploitation doit se faire. Certains des changements pourraient entraîner des modifications des politiques qui pourraient éventuellement se répercuter sur les responsabilités de l'Office. A titre d'exemples on peut mentionner la politique sur les systèmes informatisés de réservation mentionné l'an dernier et sur laquelle on travaille actuellement ainsi que les négociations bilatérales qui seront entreprises avec les Etats-Unis concernant la politique intitulée "Ciels Ouverts". Les règlements en la matière seront vraisemblablement administré par l'Office (voir page 28).

Il y a d'autres facteurs, entre autres des décisions qu'a prises ou que prendra le gouvernement, qui se répercuteront ultérieurement sur le milieu des transports et les objectifs du Programme. En voici quelques exemples :

- la décision prise par le gouvernement quant aux moyens d'examiner en profondeur le fonctionnement de la LTN 1987, comme le prévoit la législation, ainsi que les répercussions de cet examen sur les programmes et les activités de l'Office.
- la décision prise par le Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales concernant les questions de la compétence de l'Office qui devront être soumises à des évaluations environnementales.

Comme on peut le constater, de nombreux facteurs peuvent se répercuter sur le secteur des transports et, par voie de conséquence, sur le Programme de l'Office. Nombre des attributions de l'Office sont assujetties à des délais fixés par la loi ou à des contraintes de temps et nécessitent une action immédiate. Demeurer attentif à l'évolution des demandes pour ses

services tout en respectant les délais légaux et autres est un défi constant et de taille pour l'Office. Soucieux d'être à la hauteur, l'Office a conçu et mis en œuvre divers systèmes et processus de gestion et il entend accroître le recours à la technologie moderne.

2. État des initiatives annoncées antérieurement

L'implantation de la nouvelle technologie, en particulier des systèmes informatisés, demeure une priorité dominante afin d'accroître la productivité et d'assurer que l'Office puisse s'acquitter des responsabilités que lui confie la loi. Les moyens techniques et les gains d'efficacité opérationnelle connexes sont essentiels pour l'Office dont une grande partie du travail est subordonnée à des délais fixés par la loi. L'Office entend suivre de près l'évolution de grands projets d'informatisation déjà entrepris et ce au cours des quelques prochaines années, pour accroître l'efficacité et le contrôle de son programme (voir page 41).

3. État des initiatives en cours

- Un projet de règlement établissant les conditions de transport aérien intérieur de personnes handicapées à bord de gros aéronefs (30 sièges ou plus) et la politique sur les tarifs aériens spéciaux, a été soumis pour approbation aux fins de publication préalable dans la Partie I de la Gazette du Canada. Le règlement établissant les normes minimales de formation a été envoyé au Bureau du Conseil privé (Justice) pour revision. La publication préalable du règlement sur les normes d'accessibilité aux installations a été retardée à l'été 1992 (voir page 32).

- Les travaux se poursuivent relativement aux dispositions du Règlement sur les transports aériens touchant un règlement sur l'assurance responsabilité civile (voir page 27).

4. Initiatives complétées

- L'Office a produit son troisième examen annuel des répercussions de la réforme de la réglementation sur l'industrie des transports déposé par le Ministre en juin 1991 (voir Efficacité du Programme ci-dessous).

E. Efficacité du Programme

L'Office national des transports est tenu, aux termes de l'article 267 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, de procéder à un examen de l'efficacité de la nouvelle législation des transports, c'est-à-dire de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, de la Loi de 1987 sur les transports routiers, de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes, pour chacune des années de 1988 à 1991, inclusivement, et d'en faire rapport au ministre. Cet examen doit être remis au ministre au plus tard le 31 mai de chaque année. Celui-ci le dépose ensuite devant la Chambre des communes et le Sénat dans les quinze premiers jours de séance de chacune de ces chambres du Parlement. L'examen annuel de 1990 de l'Office a été déposé le 19 juin 1991.

De portée passablement étendue, l'examen aborde précisément les points suivants, comme l'exige la Loi : les changements des prix et du niveau de service offerts aux expéditeurs et aux voyageurs; les changements de la structure, de l'efficacité et des niveaux de l'emploi dans l'industrie des transports; le temps nécessaire à l'Office pour l'étude des plaintes, des demandes et des autres questions; les répercussions des prix de ligne concurrentiels sur les compagnies de chemin de fer; et les abandons de lignes ferroviaires. Le sommaire du troisième examen annuel de l'Office national des transports est reproduit ci-après.

Sommaire

Troisième année de mise en œuvre de la réforme de la réglementation, 1990 a été la première où le nouveau contexte réglementaire subissait l'épreuve d'une économie en récession. La crise du Golfe a eu un impact considérable sur les prix du carburant, élément vital de la structure des coûts pour tous les modes de transport. Ces forces, conjuguées aux pressions croissantes sur les secteurs des produits et services dans un contexte de globalisation rapide de l'économie mondiale, ont obligé les transporteurs à s'adapter pour relever les défis qui s'annoncent. Tout d'abord, quelques observations s'imposent avant d'aborder le rôle de la réforme de la réglementation dans l'évolution du contexte dans lequel l'industrie doit prendre ses décisions.

Services de transport

- En 1990, d'importants changements ont transformé les services de transport. De nombreux ajustements ont modifié le secteur du transport aérien, notamment l'ajout de nouveaux appareils aux flottes existantes, le transfert des routes à faible densité aux transporteurs régionaux affiliés, l'abandon de certaines routes déficitaires et la diminution de la capacité excédentaire en général. Ces modifications ont été apportées sans pour autant faire de concessions à propos du niveau de base des services et de la commodité de ceux-ci. D'ailleurs, de vastes enquêtes confirment que le public demeure, en règle générale, satisfait de la qualité des services offerts par les transporteurs canadiens.

- Il en va de même dans le secteur ferroviaire, où d'importantes décisions ont été prises sur les services. Les compagnies canadiennes de chemin de fer constituent un important maillon de la chaîne du transport pour bon nombre de grandes activités d'échanges commerciaux de notre pays. L'acquisition de lignes ferroviaires américaines, la participation aux services de conteneurs superposés reliant les ports américains de la côte ouest au Canada central et l'implantation de ces services au Canada sont autant d'initiatives que les compagnies canadiennes ont mises de l'avant pour s'emparer d'une partie du trafic conteneurisé. Plus encore, elles traduisent une stratégie globale de réorientation des services ferroviaires en fonction de la tendance vers la « continentalisation ». De nouveaux programmes de formation pour la main-d'œuvre, des contrats confidentiels entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer et d'autres programmes, tel que le Clientèle-Action, Tout un Service (CATS) de CP Rail, ont servi à attirer l'attention sur les questions de services qui comptent pour beaucoup dans la satisfaction des besoins des clients.

- Dans le camionnage, secteur soumis à une concurrence de plus en plus intense, les expéditeurs ont accordé une excellente cote aux transporteurs parce qu'ils ont pu obtenir de meilleurs prix sans avoir à sacrifier quoi que ce soit à la qualité du service reçu. Des autorisations d'exploitation plus étendues ont permis aux entreprises de camionnage d'ajouter et d'étendre leurs services et ainsi atteindre une plus grande efficacité, avantageant à la fois les expéditeurs et les transporteurs.

- Enfin, dans le transport maritime de ligne, une capacité excédentaire et la tendance à la globalisation ont forcé les compagnies de navigation à adopter des mesures d'économie, comme l'achat de bateaux plus grands, entraînant la diminution du nombre de ports d'escale. Les expéditeurs prisent toujours beaucoup les services de transport maritime de ligne offerts dans les ports canadiens, les services des conférences jouissant d'une légère préférence sur ceux des transporteurs hors-conférences. Les forces du marché et l'intensification de la concurrence ont clairement joué en faveur des usagers du transport maritime.

Prix des services de transport

- Pour demeurer concurrentiels dans la difficile conjoncture économique de 1990, la plupart des usagers du transport ont examiné leurs coûts de très près et ont été extrêmement sensibles aux modifications des tarifs. Par conséquent, les questions de prix détiennent le haut du pavé des relations entre transporteurs et usagers.

- Dans le transport aérien, les prix de base du transport des passagers ont beaucoup augmenté, mais les usagers semblent avoir profité du vaste choix offert par les structures tarifaires des transporteurs pour limiter l'incidence de ces augmentations sur leurs coûts de transport aérien. Les marchés très achalandés, en particulier, ont attiré de nouveaux concurrents, de telle sorte que ce sont surtout les passagers de ces routes qui ont profité des stratégies de concurrence sur les prix. Utilisés par les grands transporteurs, les systèmes de rentabilisation de la capacité donnent à la direction des lignes aériennes un tableau détaillé de la demande et permettent d'adapter les prix aux divers segments du marché.

- Les réductions tarifaires sont demeurées en tête de liste des objectifs lors de la négociation de contrats confidentiels avec les compagnies ferroviaires. Dans l'espoir de s'assurer du trafic au moyen des dispositions contractuelles, les compagnies ferroviaires se sont pliées, du moins en partie, aux demandes tarifaires des expéditeurs.

- Une vive concurrence a continué de prévaloir dans le secteur du camionnage, mais la distorsion initiale de l'établissement des prix du marché, occasionnée par l'arrivée de nouveaux concurrents profitant de l'assouplissement des contrôles d'entrée sur le marché, n'a pas été aussi généralisée que pendant les deux premières années de la réforme de la réglementation. La capacité excédentaire du secteur du camionnage a continué de favoriser les expéditeurs dans la négociation des taux et des conditions de service. Les transporteurs canadiens se sont heurtés à une forte concurrence, surtout sur les marchés transfrontaliers où, selon les entreprises canadiennes, les transporteurs américains continuent d'avoir d'importants avantages au niveau des coûts. Selon les résultats d'une enquête, la concurrence a été féroce sur le marché intérieur de même qu'entre les transporteurs canadiens et américains sur le marché transfrontalier. Sur ces deux marchés, les expéditeurs ont profité de l'augmentation de la concurrence.

- En 1990, l'évolution des tarifs proposés par les transporteurs maritimes de ligne a obéi aux forces du marché. En fait, les augmentations ont été davantage attribuables aux suppléments, notamment aux rajustements au titre du carburant découlant de la crise du Golfe, qu'aux hausses générales des taux. Les rajustements attribuables aux fluctuations monétaires ont également joué un rôle de premier plan dans ce secteur.

- Quant aux services de réapprovisionnement par eau dans le Nord, les augmentations de taux dans le réseau du Mackenzie sont demeurées, encore une fois, inférieures au taux d'inflation tandis que, dans le réseau de l'Athabasca, elles l'ont dépassé pour la deuxième année consécutive.

Modifications structurelles et stratégies des transporteurs

- La dynamique découlant de la réforme réglementaire dans le secteur du transport au Canada n'a guère été différente de celle observée dans d'autres pays où la déréglementation est récente.

- Au Canada, c'est surtout dans les services aériens et le camionnage que les nouveaux venus ont été nombreux. Il y a eu plus de fusions et d'acquisitions dans le camionnage que dans tout autre mode; dans la plupart des cas, elles ont été dictées par des facteurs opérationnels et financiers spécifiques. Les regroupements, les affiliations et les alliances témoignent de la maturation rapide de l'industrie canadienne du transport, qui profite d'économies d'échelle et de diversification tout en absorbant les concurrents les plus faibles.

- En guise de stratégie, certaines compagnies de camionnage ont restreint la gamme de leurs services, renonçant à leurs activités non essentielles afin d'améliorer leur performance financière. D'autres, par contre, ont poursuivi leur diversification et donné de l'expansion à leurs activités tant au Canada qu'aux États-Unis et même, dans certains cas, en déménageant leurs opérations aux États-Unis.

- Des stratégies analogues se retrouvent dans les services aériens, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International cédant des routes locales de faible densité à des transporteurs régionaux affiliés. Ces derniers desservent ces marchés grâce à des appareils plus appropriés et peuvent, ainsi, mieux adapter leurs activités aux exigences des usagers.

- Dans le transport de ligne, les stratégies sont toujours imposées par l'évolution du transport maritime à l'échelle internationale, notamment en ce qui concerne l'importance accrue accordée à la fiabilité du service pour le système juste-à-temps de stockage. Les transporteurs se concentrent sur un nombre plus restreint de routes afin de tirer profit des économies d'échelle des navires de plus grande capacité.

- Les transporteurs ont resserré le contrôle sur leurs dépenses afin d'abaisser leurs coûts et d'améliorer leur capacité d'offrir des services à prix compétitifs.

- En règle générale, dans les services aériens, ferroviaires et de camionnage, les transporteurs ont conservé leurs actifs opérationnels en sacrifiant les actifs non reliés au transport. Des changements apportés à la taille et à la composition des flottes ou des parcs d'équipement depuis la mise en œuvre de la réforme réglementaire ont permis, dans la plupart des cas, de réaliser des gains en efficacité et des économies.

- Les tentatives des nouvelles entreprises pour concurrencer des transporteurs plus importants déjà établis sur les marchés lucratifs à forte densité ont démontré comment les transporteurs en place peuvent utiliser leurs ressources plus considérables afin de défendre leur territoire. Certains nouveaux venus se sont retrouvés dans des situations difficiles.

- Les stratégies des compagnies de chemin de fer ont consisté à se rapprocher de leurs clients, comptant largement pour ce faire sur la négociation de contrats confidentiels. La nouvelle importance accordée à la ponctualité souligne bien les efforts des compagnies ferroviaires pour améliorer le niveau des services offerts.

- Si on tente d'évaluer les approches privilégiées par les transporteurs canadiens en 1990, il est évident que leurs stratégies à long terme comportent non seulement des aspects locaux, régionaux et nationaux, mais tiennent compte aussi des défis que posent les concurrents étrangers. Les transporteurs n'ont pas limité leurs aspirations à la seule scène nationale, conscients qu'une telle optique les désavantagerait sur les marchés internationaux, car ces marchés sont de plus en plus importants pour leurs propres opérations ainsi que celles de leurs clients.

Concurrence

- Les enquêtes révèlent que les relations entre transporteurs et expéditeurs se transforment lentement pour faire une plus large place à la notion de service, mais les questions de prix demeurent à un rang très élevé dans les priorités des expéditeurs. Les usagers du transport font eux-mêmes face à des pressions de la part de leur clientèle, qui exige de plus en plus des services de transport efficaces au coût le plus bas possible. Comme, au même moment, les caractéristiques de la demande sont en mutation, les transporteurs font tout en leur pouvoir pour relever les défis des années 90.

- Dans l'ensemble, les usagers des services de transport ont profité du nouveau contexte créé par la réforme de la réglementation. Quant à l'évaluation que les transporteurs font des nouvelles conditions, elle est extrêmement positive chez ceux qui ont saisi l'occasion pour réorganiser leurs activités, et très négative aux yeux de ceux qui ont du mal à s'adapter à ce nouvel environnement régi par les forces du marché. Quoi qu'il en soit, il est certain que la réforme a placé les transporteurs dans un marché beaucoup plus concurrentiel.

- Dans ce contexte de concurrence avivée, il est plus difficile pour les transporteurs de prendre des décisions unilatérales sur l'acheminement, le prix et le niveau de service. Ils doivent davantage mettre l'accent sur l'opinion et les besoins des usagers. Alors que certains, trois ans après la réforme, s'interrogent encore sur la raison d'être de leur entreprise, d'autres se sont restructurés, se sont adaptés et se sont emparés de nouveaux débouchés.

- La rentabilité globale du secteur du transport s'est détériorée en 1990, en partie à cause des faiblesses structurelles de l'économie, mais aussi à cause des stratégies adoptées pour l'établissement des prix. Des écarts de rentabilité existent entre les transporteurs à l'intérieur de chaque mode.

Enjeux

- Au cours de la rédaction des trois premiers examens annuels, beaucoup d'enjeux et de questions ont été cernés grâce au processus d'analyse et de suivi, ou ont simplement été portés à l'attention de l'Office. Un certain nombre d'entre eux débordent le cadre de l'examen annuel, mais ils sont traités ici en raison de leur intérêt pour l'**examen complet** de 1992.

- Compte tenu de la libéralisation de la réglementation tant au Canada qu'aux États-Unis et de l'Accord de libre-échange entre les deux pays, les entreprises de transport, de part et d'autre de la frontière, adoptent dans leurs activités une approche nord-américaine. Dans ce contexte, les transporteurs canadiens ont signalé un certain nombre de différences d'ordre fiscal et réglementaire entre les deux pays, différences qui, selon eux, créent un déséquilibre et entravent leurs efforts pour concurrencer les transporteurs américains.

- Les transporteurs canadiens de tous les modes ont déploré les différences de charge fiscale favorisant leurs concurrents américains. Ils ont soutenu l'importance de s'attaquer à ces différences qui faussent le marché si l'on veut que les règles soient les mêmes pour tous sur le marché transfrontalier. La question fiscale englobe les politiques fédérale et provinciales en matière d'impôt et comprend, sans se limiter à celles-ci, les différences entre les impôts fonciers, les taux de dépréciation et les taxes sur le carburant. En ce qui concerne les taxes sur le carburant, la question ne se limite pas simplement aux différences de taux. Il y a aussi le fait que, contrairement aux États-Unis, les recettes de ces taxes ne servent pas à améliorer l'infrastructure du transport.

- Les transporteurs soutiennent également que les différences entre la réglementation économique imposée aux entreprises canadiennes et américaines comportent des risques de déséquilibre, notamment en ce qui concerne les dispositions concernant l'accès au service ferroviaire et l'application des règlements des douanes et de l'immigration auxquels sont soumises les activités de camionnage sur le marché transfrontalier.

- Au Canada, les transporteurs ne semblent pas tous avoir la même liberté d'« aller sans entraves ». Ainsi, le processus d'entrée sur le marché et celui de la sortie varient d'un mode à l'autre. La rationalisation des réseaux ferroviaires est régie par un processus de sortie du marché qui, s'il représente une amélioration par rapport au précédent, demeure plus long et plus coûteux que ce n'est le cas pour les services aériens et le camionnage. Les prix inférieurs aux coûts de production sont interdits dans tous les modes, mais seuls les taux des compagnies ferroviaires doivent être compensatoires.

- Les compagnies ferroviaires canadiennes ont soutenu que le secteur du camionnage ne payait pas sa juste part pour emprunter les routes financées par l'État. D'autres ont signalé que le fait de posséder des infrastructures, comme c'est le cas des compagnies ferroviaires possédant leurs emprises, permet d'en contrôler l'accès, ce qui est un facteur défavorable à la concurrence. Toute la question de l'accès fait l'objet de débats houleux, car expéditeurs et transporteurs ont des vues diamétralement opposées à ce sujet.

- Entre les modes, il existe des différences dans l'importance relative de la propriété étrangère permise pour les compagnies de transport situées au Canada. Étant donné que les restrictions imposées sur la propriété délimitent les sources de capitaux accessibles par les compagnies pour financer leurs investissements, cette question du contrôle étranger a des répercussions indirectes mais néanmoins importantes sur la compétitivité des compagnies. Étant donné la tendance vers la globalisation, cette question de la propriété est plus qu'une simple question intérieure.

- Les politiques gouvernementales sont un facteur important pour l'environnement opérationnel des transporteurs. Certains ont affirmé que divers éléments du recouvrement des coûts, de la fiscalité et de la politique de transport faussaient la répartition des ressources entre les modes.

- Un certain nombre de parties intéressées ont réclamé l'abrogation pure et simple de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM). Les faits ont pourtant démontré que la vaste majorité des usagers du transport de ligne connaissaient mal cette loi. Cette méconnaissance admise de bonne foi constitue en soi un problème, puisqu'il devient difficile de déterminer si oui ou non la Loi a atteint ses objectifs.

- La transformation constante des échanges commerciaux modifie les mouvements de transport sur les plans régional, national et international. Pour les entreprises canadiennes de tous les secteurs d'activité y compris le transport, les limites territoriales ne sont plus un facteur les empêchant d'orienter leur planification stratégique en fonction des marchés internationaux, des sources internationales d'approvisionnement et de la concurrence internationale. L'industrie canadienne du transport doit aider l'économie canadienne à relever le défi de la globalisation. Elle doit aussi s'affirmer dans un environnement qui favorise le développement de grands réseaux intégrés de transport international. L'**examen complet** devra établir si le nouvel environnement permet à l'industrie canadienne du transport de jouer un rôle actif sur ce marché mondial tout en satisfaisant les besoins du Canada, qui ne peut se passer d'un réseau de transport sûr, fiable, efficace et adéquat.

Section II
Analyse par activité

A. Subventions au transport

Objectif

Assurer une indemnisation juste et raisonnable pour les services de transport imposés à titre de service public ou de service essentiel à la viabilité économique d'une région du Canada, par l'administration efficace et économique des programmes de subventions aux services de transport; assurer l'établissement d'un réseau de transport efficace et adapté qui satisfait aux exigences du commerce canadien, grâce à une gestion efficace du programme de rationalisation du réseau ferroviaire.

Description

L'activité «Subventions au transport» concerne le paiement de subventions à l'appui des services de transport; l'établissement des frais et des pertes ferroviaires, et la détermination des prix de transport des marchandises; le calcul des prix compensatoires déterminés par la loi qui régit le transport du grain de l'Ouest et du canola; la vérification des frais facturés à VIA Rail; le suivi des investissements et des dépenses des chemins de fer pour le transport du grain de l'Ouest; la réglementation de l'établissements des coûts des chemins de fer et leurs pratiques comptables, et l'évaluation des propositions de rationalisation du réseau ferroviaire.

L'activité comporte cinq sous-activités dont quatre, prix et paiements, rationalisation du réseau ferroviaire, suivi et analyse, et vérifications et enquêtes sur les coûts, sont administrées par la Direction générale des subventions au transport. La Direction générale compte 72 employés au siège de l'Office et elle assure la direction fonctionnelle du personnel des bureaux régionaux de Saskatoon et Moncton, lesquels s'occupent des aspects locaux liés aux sous-activités. La cinquième sous-activité, le Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, relève du bureau de Moncton.

Sommaire des ressources

L'activité «Subventions au transport» représente 21,1 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 96,9 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 22,0 % de toutes les années-personnes.

Tableau 4 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1992-1993		Prévu 1991-1992		Réel 1990-1991	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Prix et paiements	748 291	21	807 318	21	687 366	19
Rationalisation du réseau ferroviaire	967	14	1 012	14	1 267	15
Suivi et analyse	650	10	688	10	1 017	10
Vérifications et enquêtes sur les coûts	1 762	26	1 861	26	1 709	27
Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	107 876	35	105 654	35	99 270	34
Administration de l'activité	336	3	467	3	495	3
	859 882	109	917 000	109	791 124	108

Tableau 5 : Résultats financiers en 1990-1991

(en milliers de dollars)	Réel	1990-1991 Budget principal	Différence
Prix et paiements	687 366	670 172	17 194
Rationalisation du réseau ferroviaire	1 267	1 267	–
Suivi et analyse	1 017	725	292
Vérifications et enquêtes sur les coûts	1 709	1 911	(202)
Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	99 270	101 831	(2 561)
Administration de l'activité	495	309	186
	791 124	776 215	14 909

Explication de la différence : Les besoins financiers réels ont été supérieurs de 15 millions de dollars environ, soit 1.9%, au montant inscrit dans le Budget des dépenses principal, à cause, principalement, de l'augmentation des paiements de subventions, ainsi qu'on l'explique à la page 8 .

Données sur le rendement et justification des ressources

Prix et paiements : L'administration des subventions, la fixation des prix et les programmes d'établissement des prix de revient. Cela comprend la nécessité constante de calculer les paiements et d'appliquer les barèmes de transport des marchandises appropriés pour les mouvements du grain de l'Ouest et des produits du colza canola, l'établissement des frais facturés à VIA Rail par le CN et le CP, ainsi que les paiements de subventions pour les embranchements et les services voyageurs autres que ceux de VIA. De plus amples détails sur tous les paiements de subventions qu'administre l'Office sont donnés à la page 45.

Tableau 6 : Sommaire des paiements

(en milliers de dollars) Autorisations	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Loi sur les chemins de fer	**7 900**	11 165	20 291
Loi de 1987 sur les transports nationaux	**14 549**	15 412	20 948
Loi sur le transport du grain de l'Ouest	**724 500**	779 320	644 937

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest charge l'Office de l'établissement du barème annuel. Les barèmes des deux prochaines campagnes agricoles seront calculés par indexation des coûts de l'année de référence 1988 au moyen des indices de prix composés et de prévisions des volumes de grain (fournies par l'Office du transport du grain). Le barème pour la campagne agricole 1992-1993 doit être rendu public au plus tard le 30 avril 1992.

Les subventions sont calculées d'après le nombre de tonnes de grain réellement transportées. Les paiements mensuels aux cinq compagnies de chemin de fer doivent être faits au plus tard trente jours après la réception des réclamations. Tous les paiements ont été effectués avant l'échéance fixée par la loi. Cinquante-deux réclamations sont étudiées grâce à une série de programmes informatisés ainsi que des vérifications sur place de validation et des vérifications permettant de contrôler plus de 400 000 mouvements par rapport à des critères précis définis dans la LTGO. Divers contrôles informatisés sont aussi effectués durant l'exercice. En 1991-1992, quelques expéditeurs auront fait l'objet d'une visite et d'autres fourniront au bureau régional de l'Office, dans l'Ouest, des documents corroborant des mouvements.

Les prix compensatoires minimums pour le transport du canola jusqu'à des ports de l'Est du Canada sont fixés par l'Office en conformité avec le décret CT 1976-894. L'établissement annuel des taux nécessite de calculer les coûts variables de tous les mouvements. En 1990-1991, 1 700 taux ont été établis.

À la demande du Ministre des Transports, l'Office est chargé d'enquêter sur les frais facturés à Vial Rail par le CN et le CP en vertu de l'entente d'exploitation. En 1991-92, l'Office fera rapport au Ministre à l'égard des frais facturés de 1989 pour le CN et de 1989 et 1990 pour le CP.

Les paiements de subventions aux compagnies de chemin de fer pour l'exploitation d'embranchements déficitaires et de services voyageurs autres que ceux de VIA, exploités dans l'intérêt du public, ont totalisé 40,8 millions de dollars en 1990-1991. En 1990-1991, des paiements anticipés seront faits mensuellement pour les lignes et les services exploités sans interruption, et les paiements définitifs seront versés à l'égard des activités de l'année précédente, en se basant sur les réclamations initiales et finales déposées à l'Office par les compagnies de chemin de fer. Des paiements de 26,6 millions de dollars sont prévus pour l'exercice financier 1991-1992.

Le budget fédéral a annoncé l'abolition du programme de subventions des taux de transport vers l'Est et ce, à partir du 15 juillet 1989. Le projet de loi visant à éliminer ce programme devrait être sanctionné en 1991-1992.

En 1990-1991, on a augmenté la portée de l'analyse de l'annexe «A», soit les directives pour la préparation des comptes et des tarifs de location de matériel appartenant aux chemins de fer et de machines d'entretien de la voie, concernant la détermination des tarifs relatifs à la construction et l'entretien ferroviaires. En 1991-1992, un examen complet des taux de l'annexe «A» sera effectué afin d'adopter, en consultation avec les compagnies ferroviaires, les municipalités et autres paliers gouvernementaux, une meilleure procédure de détermination des taux et de rapport. Les taux pour l'année 1993 seront émis en 1992-1993.

Cette sous-activité comporte aussi différents projets d'établissement de coûts à l'égard des taux d'interconnexion. On prévoit que 5 enquêtes seront effectuées en 1991-1992 nécessitant l'établissement de coûts.

Rationalisation du réseau ferroviaire : Des ressources sont nécessaires pour évaluer et traiter les demandes présentées par les compagnies de chemin de fer en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'embranchements ou de tronçons de lignes ferroviaires et de réduire le nombre de bâtiments de gare. Avant de rendre une décision, l'Office doit évaluer, pour chaque demande d'abandon d'une ligne ferroviaire, la situation économique actuelle et prospective. Les besoins des expéditeurs doivent être soigneusement pesés par rapport aux objectifs d'amélioration de la rentabilité de la compagnie de chemin de fer et de réduction du fardeau de subvention du gouvernement fédéral. Cette sous-activité requiert beaucoup d'interaction et de consultations avec les expéditeurs, les associations d'expéditeurs, les compagnies de chemin de fer, les députés fédéraux, les gouvernements provinciaux et municipaux, les syndicats, d'autres ministères de l'État et le public en général.

La Loi de 1987 sur les transports nationaux permet aux compagnies canadiennes de chemin de fer d'abandonner annuellement 4 % de leur réseau de voies. Au 31 décembre 1991, l'Office a ordonné l'abandon de 0,9 % des voies du réseau du CN et de 1,4 % de celles du CP. Cela correspond à 169,16 milles de voie pour le CN et 178,3 milles de voie pour le CP. Il a aussi ordonné l'abandon de 22,4 milles de voies du réseau du CN et 79,8 milles du réseau du CP, mais ce chiffre n'est pas compté dans le plafond de 4%.

Des ressources sont nécessaires pour évaluer et traiter les demandes présentées par les compagnies de chemin de fer pour la cession d'embranchements ou de tronçons de lignes ferroviaires a d'autres entreprises et compagnies de chemin de fer. Pour chaque demande, l'Office doit évaluer si la cession proposée est dans l'intérêt du public et si la compagnie prenant possession de la ligne est autorisé à l'exploiter. A l'intérieur d'un délai de six mois à partir de la réception de l'avis de l'entente de cession, l'Office doit approuver l'entente sauf s'il détermine que la cession n'est pas dans l'intérêt du public ou si la compagnie obtenant la ligne ferroviaire n'est pas autorisé à l'exploiter.

En 1991, l'Office a approuvé la cession de deux lignes ferroviaires du CN totalisant 225.61 milles et une ligne du CP pour un total de 132.92 milles.

À mesure que rétrécira le réseau ferroviaire au Canada, les abondons de lignes seront plus litigieux et la participation de l'Office sera davantage visible sur la scène publique. Il en sera de même pour la cession des lignes ferroviaires. L'Office peut s'attendre dans un avenir prévisible à recevoir un grand nombre de demandes d'abandon et de cession.

Tableau 7: Charge de travail attribuable à la rationalisation du réseau ferroviaire

	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Programme d'abandon d'embranchements			
Nouvelles demandes			
- reçues pendant l'année	15	14	13
- reportées de l'année précédente	9	8	11
Réexamens			
- année en cours	5	3	4
- reportés de l'année précédente	1	1	6
Autres (cession, modifications, appels, révisions, sursis, etc.)	18	18	12
Décisions rendues	20	18	25
Demandes de détermination au sujet d'épis	15	1415	
Demandes d'autorisation d'enlever des bâtiments de gare			
- reçues pendant l'année	30	16	76*
- reportées de l'année précédente	0	38*	5
Correspondance liée aux demandes d'abandon	2 200	2 200	2 162

* Demandes attribuables aux réductions des services de VIA Rail, au 15 janvier 1990.

Deux grands faits nouveaux se répercuteront sur la prévision du nombre de demandes d'enlèvement de bâtiments de gare. La Loi sur le patrimoine canadien, qui pourrait limiter ou restreindre la fermeture ou la démolition de gares, et l'annonce du Ministre des Transports d'Octobre 1989 ordonnant les coupures des services de VIA Rail (principal propriétaire des gares restantes) pourraient encore se répercuter sur les demandes en 1992-1993. Il n'est pas possible pour l'heure de prévoir avec exactitude leur incidence individuelle et globale.

Vérifications et enquêtes sur les coûts : Des ressources sont nécessaires pour les vérifications de conformité, les vérifications spéciales et analyses particulières des comptes des compagnies de chemin de fer, pour la production des rapports financiers et pour l'exécution des calculs nécessaires au contrôle de l'intégrité des données utilisées par les chemins de fer dans le calcul des paiements de subvention, des prix de transport des marchandises et des pertes d'exploitation des chemins de fer relatives aux propositions de rationalisation du réseau ferroviaire. Des vérifications sont effectuées conformément à la Loi sur la gestion des finances publiques, le Guide sur la vérification des contributions fédérales, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, et la Loi sur les chemins de fer.

Tableau 8 : Rendement de la vérification

	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Vérifications	90	90	97
Vérifications par A-P	8.5	8.5	8.4
Frais de fonctionnement par projet de vérification	$1 465	$1 465	$1 232
Ajustement total par vérificateur	$180 000	$180 000	$160 000

Plusieurs projects d'évaluation des coûts et de comptabilité ont été reporté au cours de 1990-1991, notamment : coûts de main-d'oeuvre du remplacement des voies prévu; application de la TPS et ses répercussions sur la classification uniforme des comptes et les paiements compensatoires versés aux compagnies de chemin de fer; étude sur les coûts de la Central Western Railway et de BC Rail.

Suivi et analyse : Selon la LTGO, l'Office est tenu de procéder tous les quatre ans à un examen des coûts du transport du grain par chemin de fer pour la dernière année civile ou campagne agricole. L'examen des coûts de 1989-1990 par l'Office a permis d'établir ces coûts, dits coûts de l'année de référence, pour l'année civile 1988. Les coûts de l'année de référence servent à l'établissement des barèmes annuels des quatre campagnes agricoles subséquentes. L'Office a fait rapport au ministre des Transports des conclusions de son examen des coûts avant l'échéance, fixée par la loi, du 31 mars 1990. Le personnel commencera la préparation de l'établissement des coûts pour l'année civile 1992 au printemps 1992.

Chaque année, l'Office dresse pour chaque barème la liste des embranchements tributaires du transport du grain. Cette désignation se fait suivant des critères de trafic et de rentabilité. La désignation de 1992 s'est faite conformément aux conditions prescrites par la loi.

La LTGO astreint aussi l'Office à vérifier les coûts d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain et les investissements que font le CN et le CP dans le matériel et les installations destinés aux mouvements du grain, et à en faire rapport au ministre. L'Office doit évaluer le bien-fondé des investissements de ces compagnies pour s'assurer que ces programmes favorisent la fiabilité et l'efficacité du réseau et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de mouvements de grain.

Les rapprochements, les analyses, les comparaisons, les enquêtes, les participations à des réunions de l'industrie et les discussions au sujet des données fournies, concernant les investissements destinés au transport du grain, ont composé la vérification des investissements de 1990 et des principaux projets d'investissement pour l'année financière 1991-1992. L'Office a jugé, qu'à ce titre, les compagnies de chemin de fer avaient donné une idée assez précise de leurs investissements. L'Office présentera au ministre des rapports concernant les investissements réels de 1991, les principaux projets d'investissement de 1992-1993 et les coûts d'entretien pour 1992-1993.

Tableau 9 : Rendement du suivi

	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Nombre d'étude/rapports	8	9	8
Moyenne des coûts d'exploitation par étude/rapport	$4 500	$6 211	$3 750
Moyenne - complété (jours)	100	100	98

Dans le cadre de l'examen de la politique agro-alimentaire mené par Agriculture Canada, on a demandé au personnel de l'Office de commenter un document de travail qui recommendait la mise en oeuvre de propositions visant à améliorer le transport du grain de l'Ouest. Entre autres, ces recommendations comportaient une plus grande rationalisation du réseau ferroviaire, l'élimination des examens des coûts du transport jusqu'à l'an 2000, et un indice de répartition des économies liées aux gains de productivité. La réponse a été soumise au Comité de révision en juin 1991. L'Office anticipe d'autres demandes nécessitant sa contribution. Une décision sur les principales propositions ci-haut mentionnées est attendue pour le printemps 1992.

Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique : Aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans le Région atlantique (LSTMRA) et de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (LTTMPM), des subventions sont versées aux transporteurs admissibles à l'égard des marchandises transportées à l'intérieur et en provenance du territoire choisi (les quatre provinces de l'Atlantique et la Gaspésie). Les paiements effectués en vertu de la LTTMPM sont à partir de l'année financière 1991-92, des paiements législatifs au lieu de paiements en vertu d'un crédit parlementaire. Le tableau 37 de l'année financière 1991-92 donne le détail de ces paiements. Le programme touche plus de 7 000 clients admissibles dont 2 300 au moins sont considérés comme actifs. L'administration du programme est confiée au bureau de la Région atlantique de l'Office, situé à Moncton, qui est en train d'en assurer l'informatisation et d'établir de nouvelles procédures. Ces changements permettront de réduire considérablement le temps nécessaire au traitement des réclamations.

Parmi les facteurs qui actuellement influent sur l'orientation et la nature des activités d'administration des subventions, figurent la mise en place d'activités de vérification sur place en conformité avec les pratiques de gestion financière du gouvernement, et les efforts déployés pour établir des liens et des rapports plus étroits avec les clients.

Des ressources variées sont nécessaires pour vérifier et traiter le grand nombre de réclamations de subventions reçues; toutefois, dans les mois à venir, l'informatisation et l'importance accordée aux vérifications sur place feront qu'on aura moins besoin de ressources administratives et davantage de ressources informatiques et de vérification professionnelle. Le nombre de réclamations traitées et de participants actifs dans le programme ont influé sur la tendance de l'activité économique dans le «territoire choisi». De même, une réorientation vers le transport routier au détriment du chemin de fer est aussi apparente suite à la réforme de la réglementation ainsi qu'à l'accès plus grand des camionneurs au grand marché du transport des marchandises.

Tableau 10 : Subventions versées aux termes de la LSTMRA et de la LTTMPM

Année	Nombre de réclamations traitées (participants actifs)	Participants	Paiements (en millions de dollars)
1988-1989	14 506	2 200	91,2
1989-1990	15 387	2 369	97,4
1990-1991	14 883	2 378	97,8
1991-1992*	16 500	2 500	103,7
1992-1993*	**15 500**	**2 500**	**105,5**

* Prévision

B. Entrée sur le marché et analyse du marché

Objectif

Promouvoir des services de transport efficaces et viables à l'intérieur, en provenance et à destination du Canada, en encourageant et en maintenant une juste concurrence tout en protégeant les intérêts des usagers des transports et ceux du Canada par une réglementation de l'entrée des services de transport sur le marché et de leur sortie du marché, y compris les conditions d'exploitation du transport. Examiner, sur une base annuelle, les répercussions qu'ont sur le réseau des transports au Canada les principes de réglementation économique adoptés par le gouvernement, plus particulièrement en ce qui concerne l'établissement d'un réseau rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, et l'incidence de ce réseau sur le développement économique régional et national du pays.

Description

L'activité «Entrée sur le marché et analyse du marché» comprend la délivrance de licences aux transporteurs canadiens et étrangers pour l'exploitation de services intérieurs et de services internationaux desservant le Canada, l'application des exigences découlant des règlements et des licences de l'Office ainsi que des accords internationaux; la participation à la négociation et à la mise en œuvre d'accords internationaux de services aériens; le contrôle et l'analyse des répercussions de la réglementation économique sur le secteur des transports.

La Direction générale compte 86 employés au siège de l'Office et elle assure la direction fonctionnelle du personnel des bureaux régionaux de Saskatoon et de Moncton, lesquels s'occupent des aspects des activités de la Direction générale. De plus, 6 employés chargés des enquêtes régionales sont en poste dans les bureaux de l'Office aux quatre coins du pays.

Sommaire des ressources

L'activité «Entrée sur le marché et analyse du marché» représente 18,9 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,7 % lorsqu'on inclut les paiements de transfert. Elle mobilise 19,3 % de toutes les années-personnes.

Tableau 11 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1992-1993		Prévu 1991-1992		Réel 1990-1991	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Services intérieurs	2 206	37	2 247	36	2 192	37
Services internationaux	1 373	23	1 348	22	1 403	21
Enquêtes régionales	723	10	667	9	746	10
Suivi et analyse	1 907	20	1 931	20	2 218	20
Administration de l'activité	446	6	472	6	530	6
	6 655	96	6 665	93	7 089	94

Tableau 12 : Résultats financiers en 1990-1991

(en milliers de dollars)	Réel	1990-1991 Budget principal	Différence
Services intérieurs	2 192	1 988	204
Services internationaux	1 403	1 163	240
Enquêtes régionales*	746	705	41
Suivi et analyse	2 218	2 014	204
Administration de l'activité	530	479	51
	7 089	6 349	740

* Enquêtes régionales remplace Contrôle de l'application.

Explication de la différence : Les dépenses réelles ont dépassé le montant prévu dans le Budget des dépenses à cause d'une réaffectation des ressources.

Données sur le rendement et justification des ressources

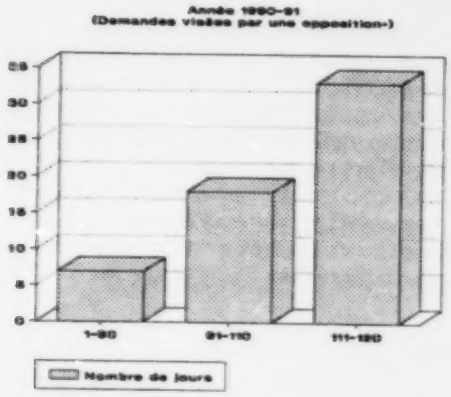
Services intérieurs : Un aspect important du travail est le traitement des demandes et des modifications de licences ainsi que les demandes de dispenses, de permis ou d'autorisations temporaires déposées par des particuliers et des compagnies du Canada et de l'étranger. Des licences sont délivrées aux transporteurs pour l'exploitation de services intérieurs aériens, ferroviaires et maritimes en vue de protéger les intérêts du consommateur, en s'assurant que les transporteurs satisfont aux normes fédérales établies, et ceux des transporteurs licenciés, en favorisant une juste concurrence. La charge de travail dépend du nombre et de la complexité des demandes, des requêtes et des interventions reçues. L'analyse requise pour l'évaluation des demandes et des requêtes va de l'application des critères économiques et financiers à la vérification de la conformité avec les exigences de propriété et d'assurance et les normes d'exploitation et de sécurité de Transports Canada.

Tableau 13 : Charge de travail attribuable aux services intérieurs

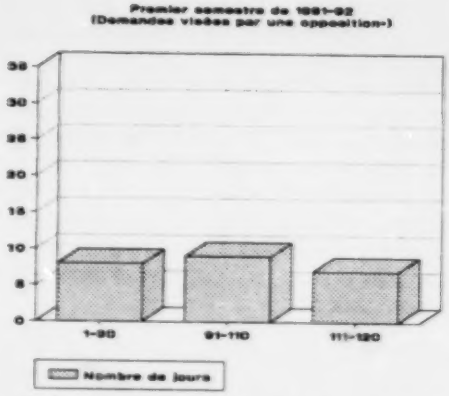
	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Demandes de licences de services intérieurs - Nord	250	270	236
- Sud	35	62	70
Lettres de validation annuelle des licences	850	850	778
Autres questions relatives aux licences de services aériens (manquement aux conditions des licences, lettres de demande de justification, arrêtés, etc.)	890	870	661
Demandes de licences de services maritimes dans le Nord	1	2	1
Demandes d'exemption de l'application du Règlement sur le cabotage	95	88	53
Demandes de certificats de chemin de fer et avis de cession	2	2	2
Demandes de permis de productoducs	1	1	2

Le tableau 14 démontre la période nécessaire au traitement des demandes de licences de services aériens dans le nord du Canada ayant fait l'objet d'une opposition (c.-à-d. les demandes assujetties à un délai d'exécution de 120 jours selon la Loi) pendant 1990-1991 et pendant le premier semestre de 1991-1992.

Tableau 14 : Demandes de licences de services aériens dans le nord du Canada



* N'inclut pas les demandes pour lesquelles une prolongation a été accordée en raison de longues plaidoiries.



* N'inclut pas les demandes pour lesquelles une prolongation a été accordée en raison de longues plaidoiries.

Les vérifications sur place en cours se poursuivront en 1992-1993 pour assurer que les voyagistes et les affréteurs protègent, en conformité avec les exigences fixées dans le Règlement sur les transports aériens, les acomptes versés par les voyageurs pour des services aériens affrétés. En outre, se terminera le travail concernant la révision des dispositions du Règlement sur les transports aériens relatives à l'assurance responsabilité civile et les changements aux dispositions régissant les services aériens affrétés internationaux.

Services internationaux : La continuité du processus de libéralisation des politiques et de la réforme réglementaire en matière des services internationaux de transport aérien, ainsi qu'une conjoncture défavorable et des changements dans la structure de l'industrie aérienne, ont provoqué de la part des transporteurs de nouvelles mesures concurentielles et non-concurentielles, dans la prestation de services aériens. Ceci a donc accru la complexité des relations internationales en matière de réglementation des services aériens et a augmenté la charge de travail sur le plan de la réglementation et de l'administration.

Cette sous-activité comprend en partie la délivrance de licences pour l'exploitation de services aériens internationaux réguliers et à la demande, ainsi que d'autorisations de vols affrétés internationaux. Environ 1 500 transporteurs canadiens et étrangers détiennent des licences les autorisant à exploiter des services aériens internationaux en provenance et à destination du Canada. Environ 3 500 autorisations de vols affrétés en provenance du Canada ont été émises en 1990-1991, et l'on prévoit en émettre environ 3 900 en 1991-1992. L'Office veille à la protection de l'intérêt public en s'assurant que les services aériens respectent les exigences énoncées dans les règlements et les accords internationaux.

Au cours de 1991-92, l'Office a continué à surveiller de près, tous les transporteurs aériens ayant un permis de l'Office, afin de s'assurer qu'aucun transporteur opère sans détenir une assurance responsabilité civile adéquate pour les passagers. L'Office a mis en marche un système de contrôle afin de s'assurer que le permis du transporteur aérien soit annulé ou suspendu aussitôt qu'il ne détient plus d'assurance adéquate.

L'Office considère important pour les consommateurs que les acomptes versés par les voyagistes aux transporteurs aériens exploitant les vols affrétés internationaux, soient protégés adéquatement. À cet égard, l'Office a proposé des changements majeurs au Règlement sur les transports aériens, ce qui devrait améliorer cette protection en cas de manquement du transporteur aérien. La publication préalable des changements proposés ont été publiés le 28 septembre 1991 dans la Gazette du Canada, et les parties intéressées avaient 60 jours pour faire leurs commentaires. Lorsque ces changements seront officiels, il est entendu que tous les transporteurs aériens exploitant des vols affrétés internationaux (de même que les transporteurs aériens du nord du Canada) devront déposer de nouvelles et meilleures ententes de garantie financière pour améliorer la protection. La charge de travail pour le personnel de l'Office s'en trouvera accrue car les nouvelles ententes devront être examinées. Le personnel de l'Office continue à travailler en collaboration avec l'industrie et les autorités provinciales intéressées pour aider les voyagistes à prendre d'autres arrangements, dans les cas où ils n'ont pu obtenir les services prévus, et à obtenir les autorisations nécessaires pour réduire au minimum les répercussions sur les voyageurs.

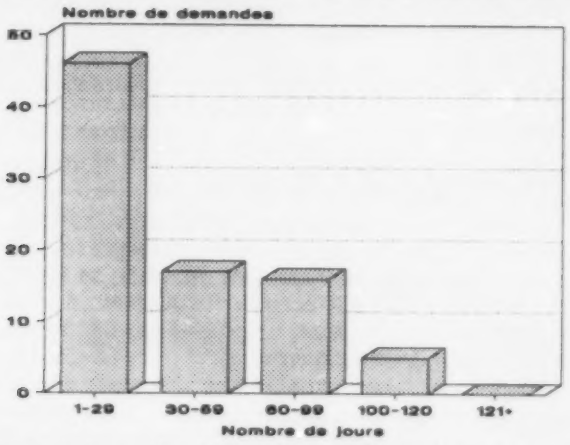
La sous-activité des services internationaux donne aussi des conseils d'ordre économique et réglementaire, et participe dans la négociation des accords bilatéraux sur les services aériens avec les gouvernements étrangers. Les efforts de l'Office se sont traduits par un accroissement important des possibilités offertes aux compagnies aériennes du Canada et par une amélioration des services aériens internationaux offerts aux voyageurs et aux expéditeurs canadiens. À titre d'administration de l'aéronautique pour le Canada, l'Office met à exécution et administre, dans le champ de ses attributions, les 56 accords bilatéraux sur les services aériens qui sont en vigueur. En 1990-1991, à titre d'administration de l'aéronautique ou de tribunal administratif, l'Office a rendu quelque 44 décisions reliées aux ententes commerciales et aux initiatives des compagnies aériennes relatives à la prestation de services aériens internationaux. L'Office a également agi en tant que médiateur pour régler les plaintes ou les différends entre les transporteurs et a même participé, lorsque c'était nécessaire, de concert avec les autorités aéronautiques étrangères, à la résolution des différends et des problèmes relatifs aux services aériens.

Au cours de l'exercice 1992-93, l'Office devrait prendre une part active à un nombre de négotiations bilatérales sur les services aériens. Une attention toute particulière sera portée aux négotiations entre les États-Unis d'Amérique et le Canada. On prévoit, en effet, un élargissement considérable des conditions dans la prestation de services aériens commerciaux entre le Canada et les États-Unis. Ceci aura pour résultat une refonte de la réglementation régissant le trafic aérien entre les deux pays.

Tableau 15 : Charge de travail attribuable aux services internationaux

	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Demandes de licences internationales			
- services réguliers	**35**	40	31
- services à la demande	**230**	190	289
Demandes d'autorisations de vols affrétés	**6 300**	5 770	6 910
- en provenance du Canada	**3 900**	3 590	4 362
- en provenance de l'étranger	**2 400**	2 180	2 548
Demandes d'autorisations temporaires, de dispenses et d'exemptions	**500**	530	496
Validation des licences internationales	**n/a**	320	824
Vérification de la conformité en matières d'assurance	**925**	900	875
Négociations et réunions internationales	**23**	21	17
Décision de l'Office à titre d'Administration de l'aéronautique ou Tribunal administratif	**60**	70	56

Tableau 16 : Période nécessaire au traitement des demandes de licences internationales réglées durant le premier semestre de 1991-1992



Les demandes pour l'exploitation de services aériens internationaux réguliers ne sont pas asujetties au délai d'exécution de 120 jours.

Enquêtes régionales : La sous-activité des enquêtes régionales a été créée pour encourager la conformité avec la Loi de 1987 sur les transports nationaux par les compagnies des transports. Elle comprend:

- le programme de la vérification périodique des transporteurs est un système d'inspection à risque calculé, mis sur pied afin d'assurer la révision périodique des activités de tous les transporteurs détenant un permis de l'Office.

- le programme des enquêtes ciblées vise surtout les transporteurs soupçonnés d'exploitation illégale.

- les projets régionaux spéciaux comprennent le rôle de la direction dans l'éducation du public et d'organismes chargés de l'exécution de la loi.

La direction travaille étroitement avec Transport Canada (TC) et la Gendarmerie Royale du Canada (GRC) sur les enquêtes se rapportant aux Parties II et V de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, et les règlements reliés à celle-ci. Cette même relation existe aussi avec Revenu Canada - Douanes et Accises sur les problèmes touchant le déplacement transfrontalier des aéronefs. Des ententes de principe ont été conclues avec l'Office, TC et la GRC afin d'assurer la coordination des efforts déployés à ce chapitre.

Tableau 17 : Charge de travail attribuable aux enquêtes régionales

	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Inspections périodiques	**210**	220	244
Enquêtes ciblées	**220**	200	212
Poursuites	**35**	25	27
Poursuites ayant eu gain de cause	**28**	20	18
Séances d'information	**30**	75	12
Informations générales	**2 500**	2 400*	4 616

* Le nombre des demandes provenant du public est moindre puisque les plaintes des consommateurs sont maintenant traitées par la Direction générale du Règlement des différends.

Analyse et suivi de l'industrie : L'article 267 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux précise la nature et la portée de l'examen annuel dont est chargé l'Office. Cet examen est crucial pour apprécier l'incidence de la législation canadienne des transports et pour formuler une nouvelle politique gouvernementale sur les transports ou, encore, réviser la politique en vigueur. Des ressources sont nécessaires pour assurer un suivi minutieux des répercussions du nouveau régime législatif sur les transporteurs et les usagers des services de transport, tant à l'échelle nationale que régionale.

En 1990-1991, l'Office a mis à jour le programme de suivi de la législation des transports de sorte qu'il tienne compte des nouvelles questions, ce qui a permis de connaître davantage les besoins et les sources d'information, de réviser les questionnaires des sondages, de recueillir des données et de les analyser. En mai 1991, le rapport du troisième examen de l'Office a été remis au ministre pour être ensuite présenté au Parlement. Au cours de 1991-1992, on a amélioré la méthode de suivi et l'on a continué à recueillir des données, à entretenir des rapports avec l'industrie, à augmenter le nombre de sources de données afin d'étendre la portée de l'examen et à répondre aux demandes de renseignements découlant de l'examen de 1990.

Tableau 18 : Réponses aux questionnaires - 1990

	Expédiés	Renvoyés
Enquêtes auprès des expéditeurs*	3 772	822
Enquêtes auprès de la Commercial Travellers Association (déplacements par avion)	5 119	1 670
Enquêtes sur les déplacements par avion auprès de l'Alliance Canadian Travel Association	1 923	637
Enquêtes sur les déplacements par avion auprès des localités du Nord	620	190
Enquêtes auprès des conférences maritimes	30	28
Enquêtes auprès des transitaires	163	62
Enquêtes auprès des utilisateurs des services d'approvisionnement par eau dans le Nord	150	115
Enquêtes auprès des exploitants de terminaux portuaires	300	73
Entrevues faites avec des entreprises de camionnage	126	126

* Comprend le sondage effectué par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique auprès des expéditeurs.

Bien que les enquêtes soient un élément important du processus d'examen, elles ont été et continueront de n'être que l'une des sources d'information utilisées pour les examens. D'autres sources diverses reliées à des sujets tels que les activités des transporteurs et leur rendement financier, les niveaux de service, les volumes et les habitudes de trafic ont aussi été examinées et analysées. Le maintien des communications avec les parties intéressées par les questions de transport a joué un rôle important dans la méthode de suivi. Entre le 1er avril 1990 et le 31 mars 1991, par exemple, le personnel de l'analyse et du suivi de l'industrie a participé à au moins 403 réunions, dont 261 se tenaient à l'extérieur de la région de la Capitale nationale. Un total de 22 présentations ont été faites en 1990-1991. L'une des grandes difficultés de l'analyse est de distinguer l'incidence de la réforme de la réglementation des transports des autres facteurs tels que le rendement de l'économie (intérieure et extérieure), les relations de travail dans tous les secteurs, les autres programmes et politiques du gouvernement (provincial et fédéral) et l'impôt.

C. Règlement des différends

Objectif

Veiller à ce que les transporteurs n'imposent pas de prix ou de conditions qui nuisent de façon abusive ou déraisonnable au transport des marchandises, à la mobilité du public (y compris celle des personnes handicapées), au développement industriel et au commerce, par le règlement expéditif et peu coûteux des différends entre les expéditeurs, les voyageurs, les transporteurs et les autres parties intéressées, en conformité avec les lois pertinentes, et, s'il y a lieu, par une intervention et une réglementation.

Description

La fonction «Règlement des différends» comprend le règlement des différends et le traitement des plaintes et des demandes faites par des expéditeurs, des transporteurs, des voyageurs, des administrations routières et d'autres parties, au moyen d'enquêtes officieuses et officielles, de la médiation et de l'arbitrage; les enquêtes, par suite d'une plainte, sur les projets d'acquisition et de fusion touchant des entreprises canadiennes de transport; le dépôt de contrats confidentiels; l'examen et le dépôt des divers tarifs et des documents connexes exigés aux termes de diverses lois et divers règlements du gouvernement fédéral; la réglementation et la tenue d'enquêtes sur des questions relatives au transport des personnes handicapées.

La Direction générale compte 99 employés au siège de l'Office et elle fournit une direction fonctionnelle aux employés des bureaux régionaux de Saskatoon et de Moncton, lesquels s'occupent des aspects régionaux de ses activités.

Sommaire des ressources

La fonction «Règlement des différends» représente 19,9 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 0,8 % si les paiements de transfert sont inclus. Elle mobilise 21,0 % de toutes les années-personnes.

Tableau 19 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1992-1993		Prévu 1991-1992		Réel** 1990-1991	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Plaintes et tarifs sur les chemins de fer et médiation concernant les chemins de fer	1 933	30	2 008	30	2 396	34
Infrastructure ferroviaire	1 155	17	1 031	15	977	15
Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes	1 883	29	2 035	29	2 028	29
Fusions et acquisitions	447	7	453	7	483	7
Transports accessibles*	1 246	16	1186	15	727	10
Administration de l'activité	369	5	496	7	778	7
	7 033	104	7 209	103	7 389	102

* La sous-activité des services de transport pour les personnes handicapées a été changé, au début de l'année financière 1991-1992, pour mieux refléter le mandat de l'Office énoncé dans la politique nationale des transports. La sous-activité porte maintenant le nom de Transports accessibles.

Tableau 20 : Résultats financiers en 1990-1991

(en milliers de dollars)	Réel	1990-1991 Budget principal	Différence
Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les chemins de fer	2 396	2 768	(372)
Infrastructure ferroviaire	977	940	37
Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes	2 028	2 113	(85)
Fusions et acquisitions	483	135	348
Services de transport pour les personnes handicapées	727	807	(80)
Administration de l'activité	778	384	394
	7 389	7 147	242

Données sur le rendement et justification des ressources

Transports accessibles: Des ressources sont nécessaires afin que les personnes handicapées aient un accès équitable au réseau de transport canadien en appuyant l'application par l'Office dans les paragraphes 63.1 - 63.4 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Cette application se fait à l'aide d'un programme à 4 volets: le développement de règlements, le règlement des plaintes, les enquêtes et le suivi, et éducation du public et consultation.

En vertu de la Stratégie nationale pour l'intégration des personnes handicapées rendue publique par le Premier ministre le 5 septembre 1991, des ressources additionnelles ont été accordées à l'Office afin d'accélérer le développement des règlements.

L'Office a rendu plusieurs décisions importantes en 1991-92 dans le secteur des transports accessibles. Il concluait que le manque d'exposé de la sécurité donné à l'aide de moyens de communication adaptés dans les aéronefs, constituait un obstacle indu à la mobilité des personnes ayant un handicap visuel et a ordonné aux deux importants transporteurs aériens de rendre cette information disponible en braille et en gros caractères. L'Office a aussi ordonné à un autre transporteur aérien de modifier sa politique de refuser de transporter des personnes ayant certains handicaps à bord de quelques-uns de ses petits aéronefs et de rendre son sytème accessible. Dans une autre décision, l'Office a ordonné à un service de limousine opérant dans un aéroport canadien, d'accepter les passagers ayant un handicap.

En 1991-1992, l'Office a continué à élaborer des normes et règlements visant à rendre le réseau national de transport accessible aux personnes handicapées. L'Office a déterminé que l'imposition d'un tarif supplémentaire pour l'accompagnateur d'une personne handicapée constituait un obstacle abusif à la mobilité des personnes handicapées. Ce projet de règlements, qui inclut également les conditions du transport pour les personnes handicapées, a été soumis au gouvernement en mars 1991 afin qu'il en approuve la publication préalable dans la Partie I de la Gazette du Canada. Le Ministre a demandé à l'Office en décembre dernier, de tenir de plus amples consultations à l'égard de la question entourant l'imposition d'un tarif supplémentaire pour l'accompagnateur d'une personne handicapée. L'Office a également approuvé un projet de règlement établissant des normes minimales de formation pour le personnel des transports. Ce projet a été envoyé au Bureau du Conseil privé pour revision et la publication préalable est prévue pour le deuxième trimestre de 1992. L'Office continue à développer des règlements sur l'accessibilité aux installations de transport, à l'équipement, de même que sur des règlements établissant des conditions de transport par train, traversier et autobus, et des normes en ce qui a trait à la communication d'information aux personnes handicapées.

En dépit de l'augmentation de plaintes officielles, l'Office a diminué considérablement le temps moyen requis pour résoudre une plainte, grâce à l'amélioration de ses procédures.

En 1991-1992, en plus de l'enquête sur les politiques des transporteurs aériens canadiens, en ce qui a trait au transport des personnes handicapées, trois autres enquêtes ont été annoncées par l'Office. Il a ouvert une enquête pour déterminer le niveau d'accessibilité des services traversiers sous juridiction fédérale. De même, l'Office a décidé de tenir une enquête sur l'accessibilité des services de transport terrestre, de l'équipement et des services dans les aéroports canadiens. En dernier lieu, l'Office tiendra une enquête sur l'accessibilité des services interprovinciaux d'autobus et, sur l'impact financier que peuvent avoir des mesures visant à rendre ces services conformes à une norme nationale. L'Office a aussi émis un rapport sur les résultats de l'enquête qu'il a mené en 1990 auprès des consommateurs, au sujet de l'accessibilité des modes de transport sous la juridiction fédérale.

L'Office a continué les efforts qu'il avait entrepris l'année précédente, dans le domaine de l'éducation du public et de la consultation. Un plan de communication a été développé et mis en place afin de mieux faire connaître le programme aux personnes handicapées. De la publicité a été insérée dans les magazines spécialisés, des discours ont été présentés devant des groupes cibles et le personnel a participé à de nombreuses expositions. Des brochures décrivant le pouvoir que détient l'Office dans le secteur des transports accessibles et expliquant les procédures de plaintes ont été distribuées à différentes parties intéresées et à des groupes cibles. Les brochures ont également été produites dans différents modes de communication adaptés. Cette augmentation de la connaissance du programme s'est traduite par une augmentaton du nombre de plaintes. L'Office a aussi participé activement aux travaux du groupe de travail fédéral responsable de la coordination de la participation du gouvernement fédéral à l'exposition Autonomie 92.

Tableau 21 : Nombre de plaintes

	1990-91	1991-92	1992-93
Plaintes et demandes	36	60	100
Enquêtes	1	2	2
Demandes de renseignement d'ordre général	60	80	100
Discours	–	19	24
Expositions	–	12	12
Distribution des brochures			
Obstacles	–	10,000	10,000
Espace à découvrir	–	5,000	5,000

Tableau 22 : Plaintes par mode 1990-91

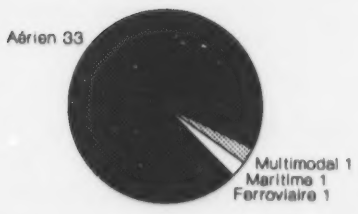
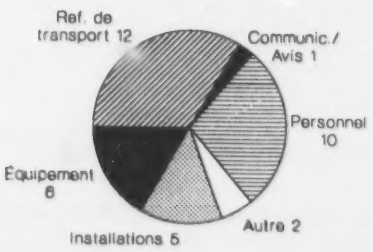


Tableau 23 : Nature de plaintes 1990-91



Plaintes et tarifs sur les chemins de fer et médiation : Des ressources sont nécessaires pour traiter les plaintes, les demandes et les avis déposés par les transporteurs, les expéditeurs et les voyageurs relativement aux prix, aux services et à d'autres aspects touchant principalement les activités de transport ferroviaire réglementées, mais aussi d'autres modes de transport eu égard à la médiation et à l'arbitrage. Pour les besoins des rapports, le travail est subdivisé en trois grands domaines, à savoir: (i) les enquêtes et les plaintes relatives aux nouvelles dispositions de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, la Loi sur les chemins de fer, les questions d'intérêt public concernant la qualité des services de voyageurs et de marchandises; les projets particuliers réalisés sur demande du ministre ou de la direction concernant les questions d'intérêt public ou les requêtes du ministre; (ii) les opérations liées au maintien de la base de données statistiques sur le transport des marchandises par le chemin de fer, et, (iii) l'administration des questions relatives au dépôt des contrats confidentiels, négociés entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer, et des tarifs exigés par la loi.

La charge de travail et les indicateurs de rendement reposent sur le nombre et la nature des cas ou demandes traitées dans les délais fixés par la loi, soit entre 45 et 120 jours, ou en temps voulu. Le nombre et la complexité des demandes concernant la base de données servent à évaluer le rendement, tandis que le nombre de contrat et les dépôts de tarif sont utilisés pour évaluer le rendement dans le domaine des tarifs.

Tableau 24 : Enquêtes et plaintes

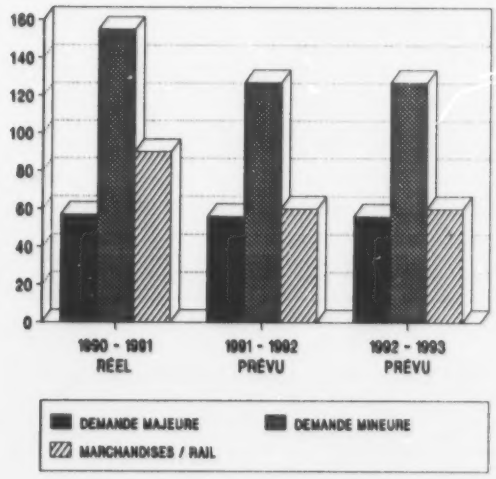
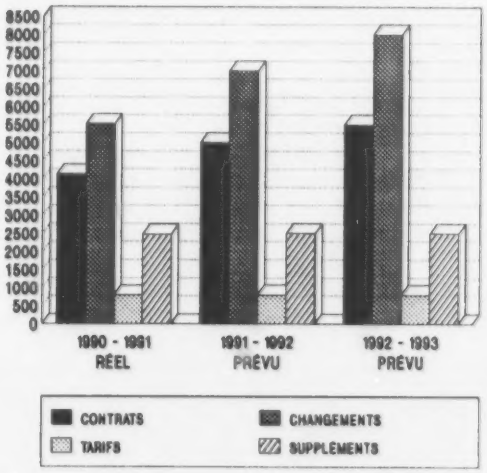


Tableau 25 : Tarifs et contrats confidentiels



Certains facteurs qui pourraient avoir une incidence sur la charge de travail sont :

- les demandes d'informations internes et externes reliées à l'Examen exhaustif de l'ONT de 1987.

- advenant une récession économique, l'augmentation du nombre d'expéditeurs demandant l'appui de l'Office pour la solution de leurs problèmes de transport;

- une augmentation du nombre d'abandons d'embranchements ferroviaires pourrait résulter en une augmentation du nombre de plaintes des usagers sur le service ainsi que de demandes de renseignements ultérieures relatives à l'établissement de compagnies de chemin de fer sur courte distance;

- l'augmentation continue du nombre de contrats et de modifications connexes exigeant un dépôt à l'Office.

- l'impact de l'Examen exhaustif de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, sur les pouvoirs établis par la loi et administrés par la Direction.

Infrastructure ferroviaire : Des ressources sont nécessaires pour : l'analyse et le règlement des demandes présentées, d'une part, par les administrations routières ou les chemins de fer relativement à la construction ou à la modification de passages à niveau et, d'autre part, par les chemins de fer concernant la construction ou la modification de voies ferrées ou d'autres ouvrages ferroviaires; le règlement des différends entre les parties concernées ayant trait aux besoins ferroviaires, aux aspects d'intérêt public, à la répartition des coûts, aux questions environnementales et à d'autres points; le contrôle de l'application des lois et des règlements en vigueur. Ces tâches découlent de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur la sécurité ferroviaire, de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer et d'autres; elles visent à assurer la protection de l'intérêt public et de l'environnement, la répartition équitable des coûts des ouvrages ferroviaires et l'amélioration de l'efficacité des composantes ferroviaire et routière du réseau de transport. Le travail, de complexité diverse, nécessite des compétences en génie à cause des éléments techniques de conception des structures que renferment les demandes; il suppose souvent une visite sur place comme complément de l'analyse des documents fournis.

Le volume et la nature du travail varient selon les pressions extérieures. Une augmentation du nombre des demandes et des plaintes est prévue à cause des facteurs suivants :

- l'urbanisation croissante fera croître la demande pour de nouveaux passages à niveau et la remise à neuf des passages existants;

- les décisions du ministre des Transports au sujet des subventions du gouvernement fédéral pour les sauts-de-moutons et croisements; une augmentation du financement susciterait de nouveaux projets et, donc, un accroissement du nombre de demandes, tandis qu'une baisse verrait un plus grand nombre de différends de grande complexité; cela signifierait également que les demandes actuellement en suspens, soit celles en instance d'approbation afin d'être accordées, devront être étudiées.

- les préoccupations accrues pour l'environnement; l'Office ajoute maintenant l'évaluation environnementale dans le traitement des demandes d'infrastructure ferroviaire, en vertu du Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement, et en prévision de l'entrée en vigueur de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Tableau 26 : Résultats de l'infrastructure ferroviaire

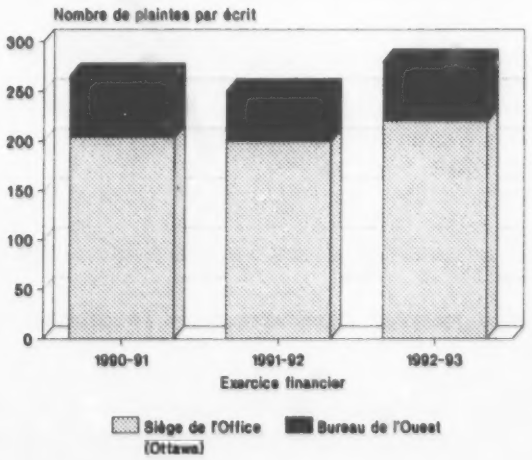
	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Demandes, plaintes et requêtes reçues	475	450	471
Demandes, plaintes et requêtes réglées	475	475	680
Demandes transitoires réglées*	n/a	n/a	67

* Les demandes transitoires étaient les demandes restantes relevant de l'ancienne activité «Sécurité ferroviaire» de l'Office qui relève maintenant de Transports Canada à la suite de la promulgation de la Loi sur la sécurité ferroviaire, le 1er janvier 1989.

Plaintes, enquêtes et tarifs concernant les services aériens et maritimes : Des ressources sont nécessaires pour enquêter sur les plaintes, les demandes et les avis relatifs au transport, aérien et maritime et y donner suite avec rapidité, conformément aux dispositions pertinentes de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, de la Loi sur le pilotage et de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM 1987), afin de veiller aux intérêts des expéditeurs et des voyageurs canadiens. Des ressources sont requises pour l'administration de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (LDCM 1987), qui soustrait les conférences maritimes aux dispositions de la Loi sur la concurrence, et pour l'examen des tarifs déposés par les transporteurs maritimes du Nord afin d'assurer que les prix de transport sont justes et raisonnables.

Les plaintes officielles concernant des aspects d'intérêt public reliées au mode de transport maritime, par exemple les 2 avis d'opposition en 1990-1991 relatifs aux frais de pilotage proposés par les Administrations de pilotage de l'Atlantique et des Laurentides, a demandé une analyse économique et financière approfondie. Des enquêtes ont aussi été menées sur 3 plaintes officielles venant des consommateurs concernant les termes et conditions de transport. L'Office a émis des arrêtés demandant aux transporteurs aériens internationaux de se conformer avec leurs tarifs déposés. Les plaintes officielles traitées en 1990-1991 et prévues en 1991-1992 et 1992-1993 sont respectivement de 5, 4 et 4. L'Office reçoit un grand nombre de plaintes sans formalité, déposées verbalement ou par écrit, au sujet de divers aspects du service fourni par les transporteurs aériens (voir le tableau 27). Cette sous-activité a perdu de l'ampleur en 1991-1992 à cause de la réduction des voyages due à la crise du Golfe et la récession économique. Cette sous-activité devrait augmenter lorsque le trafic aérien augmentera.

Tableau 27 : Les plaintes sans formalité qui ont été traitées.

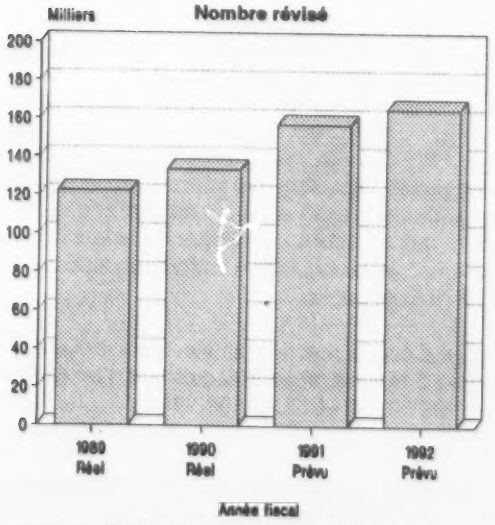


En ce qui concerne l'administration de la LDCM 1987, le nombre des modifications aux accords (35) et de questions examinées devrait demeurer constant en 1991-1992 et 1992-1993. Selon les prévisions, quelque 40 000 pages de tarifs de transport maritime seront déposées à l'Office dans chacune des deux prochaines années financières, soit à peu près le même nombre que l'année précédente.

Environ 15 rajustements de taux (le même nombre que l'année précédente) apportés par les transporteurs maritimes du Nord devraient être examinés en 1991-1992 et 1992-1993. En 1990-1991, le personnel a mené une vérification approfondie d'un transporteur maritime du nord pour s'assurer qu'il se conformait avec les Règlements sur les services d'approvisionnement par eau dans le Nord.

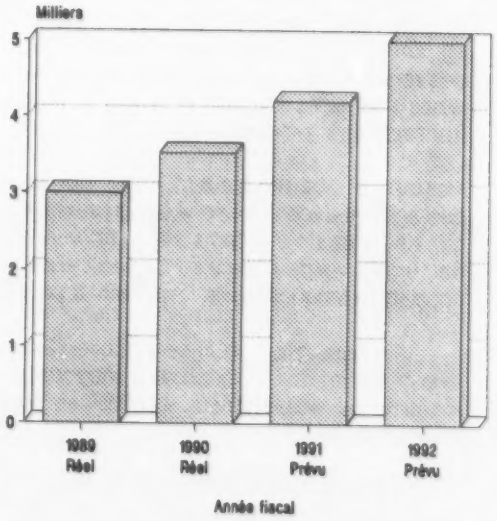
Tarifs aériens internationaux : L'Office est responsable de la mise en application des lois canadiennes et des accords de transport aérien passés entre le Canada et les pays étrangers du point de vue des tarifs et des indicateurs de services aériens internationaux, afin de protéger les intérêts des voyageurs et des transporteurs du Canada. Des ressources sont requises pour l'examen des tarifs internationaux des compagnies aériennes canadiennes et étrangères (voir le tableau 28) et pour le traitement des demandes de dérogation aux exigences de dépôt qui visent l'établissement de tarifs adaptés au marché ou de prix nouveaux pour le public (tableau 29). Dans 83 % des cas, les tarifs déposés sont traités dans les sept jours suivant leur réception et, dans 65 % des cas, les demandes de dérogation aux exigences de dépôt sont acceptées dans les trois jours suivant leur réception. En ce qui concerne les dépôts de tarifs, le rendement s'est amélioré en comparaison de l'année dernière, tandis que le rendement des demandes a chuté. Ceci est dû à l'augmentation du volume et de la complexité des demandes parce que les transporteurs aériens ont innové leur mise en marché de leurs produits afin de demeurer concurentiels. Surtout lorsque les conditions sont instables, l'industrie a besoin de délais de réponse plus brefs afin de s'ajuster adéquatement aux conditions du marché. C'est pourquoi l'Office a lancé un système de dépôt électronique des tarifs. Ce système contribuera à améliorer le rendement.

Tableau 28 : Pages de tarifs internationaux



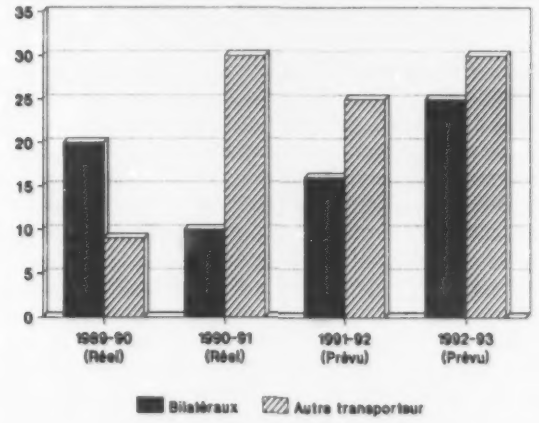
En moyenne 1 page implique 40 changements

Tableau 29 : Demandes de permissions spéciales



Comme le montre le tableau 30, le nombre des différends de nature tarifaire entre les transporteurs a demeuré plus ou moins stable. Le nombre d'émission de tarifs bilatéraux demandant l'implication de l'Office, a augmenté durant les dernières années. Cette tendance devrait continuer.

Tableau 30 : Décisions de l'Office au sujet de plaintes contre un autre transporteur ou d'éléments tarifaires des accords bilatéraux de services aériens.



L'Office se prononce sur les questions tarifaires touchant le Canada à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et il suit les événements de l'Association du transport aérien international (IATA) qui touchent les intérêts des Canadiens.

L'Office travaille de concert avec Transports Canada à la formulation d'une politique de réglementation des systèmes informatisés de réservation (SIR). Par la suite, l'Office aura la responsabilité de la mise en application de cette politique et de l'élaboration et de l'administration des règlements destinés à protéger l'intérêt des voyageurs, grâce à l'obtention de renseignements objectifs et précis, et à garantir des conditions égales de concurrence entre les transporteurs aériens.

Fusions et acquisitions : L'Office publie un avis de projet d'acquisition d'intérêts (10 % ou plus des actions avec droit de vote ou presque tous les éléments d'actif) dans les entreprises canadiennes de transport, de compétence fédérale, ayant un actif ou un chiffre d'affaires de plus de 10 millions de dollars au Canada. Il enquête sur un projet d'acquisition lorsqu'est déposée une opposition selon laquelle l'acquisition projetée nuit à l'intérêt public.

En 1990-1991, l'Office a publié 12 avis de projet d'acquisition de transporteurs routiers, 6 avis de projet d'acquisition de transporteurs aériens et 3 avis de projet d'acquisition d'un service maritime de messageries. Il prévoit en publier 7 en 1991-1992 et 12 en 1992-1993 respectivement.

L'Office a revisé un projet d'acquisition en 1990-1991. Après réception d'une opposition au projet d'acquisition des biens et opérations de Ace-Atlantic Container Express Inc. par Oceanex Limited Partnership et d'un intérêt dans Oceanex Limited Partnership par Oceanex Holdings Limited Partnership, l'Office a revisé les transactions proposées. Après avoir complété cette révision, l'Office a émis une décision le 28 mars 1991, concluant que les projets d'acquisition ne nuisaient pas à l'intérêt du public.

En 1991-1992, l'Office, sur réception d'une opposition, a revisé le projet d'acquisition des actifs de Soundair Corporation, sous la raison sociale de Air Toronto, par 174590 Canada Inc. ainsi que le projet d'acquisition de toutes les actions émises et en circulation dans le capital social de 174590 Canada Inc. par Frontier Air Ltd, opérant sous la raison sociale de Canadian Frontier. Dans sa décision émise le 6 septembre 1991, l'Office a conclu que les projets d'acquisitions ne nuisaient pas à l'intérêt du public.

D. Gestion et administration

Objectif

Donner une orientation d'ensemble à l'Office national des transports, instaurer et mettre en application des pratiques de gestion centralisées et des services administratifs à l'appui des attributions de l'Office.

Description

L'activité «Gestion et administration» comprend les sous-activités suivantes : les fonctions des membres, de l'exécutif et de la haute direction ainsi que les services administratifs et juridiques nécessaires aux activités de réglementation de l'Office.

Sommaire des ressources

L'activité «Gestion et administration» représente 40,1 % de l'ensemble des dépenses du Programme (à l'exclusion des paiements de transfert) et 1,6 % quand les paiements de transfert y sont inclus. Elle mobilise 37,7 % de toutes les années-personnes.

Tableau 31 : Sommaire des ressources de l'activité

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1992-1993		Prévu 1991-1992		Réel 1990-1991	
	$	A-P	$	A-P	$	A-P
Membres et soutien de la réglementation	**5 767**	**58**	5 890	58	4 782	55
Administration centrale	**8 386**	**129**	8 838	129	10 507	129
	14 153	**187**	14 728	187	15 289	184

Tableau 32 : Résultats financiers en 1990-1991

(milliers de dollars)	Réel*	1990-91 Budget principal	Différence
Membres et soutien de la réglementation	4 782	5 995	**(1 213)**
Administration centrale	10 507	8 323	**2 184**
	15 289	14 318	**971**

Explication de la différence : Les dépenses réelles ont dépassé le montant prévu dans le Budget des dépenses à cause d'une réaffectation des ressources.

Données sur le rendement et justification des ressources

Membres et soutien de la réglementation : Cette sous-activité comprend les membres ainsi que les activités juridiques et administratives qui servent au soutien des attributions de l'Office en matière de réglementation. Suivant la loi, l'Office se compose d'au plus neuf membres, y compris le président et le vice-président, et d'au plus six membres temporaires. Les membres ont pour tâche de faire enquête sur les demandes, les plaintes, les différends et les autres questions dont est saisi l'Office, de prendre des arrêtés et des décisions ou de produire des rapports basés sur leurs conclusions. Pour donner à l'Office une plus grande visibilité au pays, des membres sont

localisés dans les bureaux régionaux de l'Office à Moncton, à Montréal et à Saskatoon. Un membre a été détaché au bureau de Thunder Bay, et l'Office a l'intention de nommer des membres résidants pour les nouveaux bureaux régionaux de la Colombie-Britannique et du Nord canadien.

La sous-activité «Soutien de la réglementation» comprend la Direction générale des services juridiques et le Secrétariat. Les Services juridiques prodiguent des opinions, des conseils et des observations de nature juridique aux membres et au personnel de l'Office. Ils revoient des lettres, des télex, des avis et des rapports pour en vérifier le contenu juridique et rédigent de tels documents; en outre, ils représentent l'Office devant les tribunaux et aux audiences publiques. En 1991-1992, le réseau local de la Direction des services juridiques a été intégré au réseau de l'Office. Un répertoire informatisé d'opinions juridiques a été mis en service. En 1992-1993, la Direction a l'intention d'étendre sa base de données pour offrir une plus grande accessibilité à d'autres bases de données juridiques canadiennes.

Le Secrétariat est responsable entre autres choses de la coordination et de la consignation des instances de l'Office, de la rédaction et distribution des arrêtés et des décisions, de la revue des rapports publiés par l'Office, de la rédaction et du traitement des règlements, de la coordination de la correspondance ministérielle et officielle, de l'organisation des audiences publiques et de la réponse aux demandes de renseignements du grand public. Un projet est présentement en cours afin de produire des copies certifiées des arrêtés et des décisions de l'Office et de ses prédécesseurs. Par la suite, les copies certifiées seront envoyées aux Archives publiques aux fins d'entreposage.

Tableau 33 : Charge de travail

	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Décisions et arrêtés			
Audiences publiques*	**3 700**	3 700	4 158
Règlements	**6**	2	5
Correspondance et notes d'information	**25**	29	23
	800	700	600

* Les audiences sont comptabilisées individuellement mais peuvent avoir lieu dans différents endroits augmentant ainsi les dépenses liées à leur conduite.

Administration centrale : Cette sous-activité comprend le Bureau du directeur exécutif, la direction générale de la gestion centrale et des ressources humaines et les fonctions de gestion et d'administration exécutées dans les bureaux régionaux de l'Office. Administrateur en chef de l'Office, le directeur exécutif rend compte au président de la gestion efficace, judicieuse et économique de tous les aspects du fonctionnement de l'Office. La Direction générale de la gestion centrale appuie l'Office dans ses attributions en lui fournissant une vaste gamme de services de gestion et d'administration tant au siège de l'Office que dans les bureaux régionaux.

Durant sa quatrième année d'activité, l'Office a continué d'améliorer ses processus de gestion. L'une des principales améliorations apportées est la mise en place d'un cycle intégré de planification stratégique opérationnelle et de budgétisation, auquel l'Office peut se fier pour réaffecter les ressources avec sûreté pour s'acquitter de ses priorités changeantes et des besoins tout aussi changeants de la clientèle. Les projets d'informatisation importants entrepris en 1990-1991 avancent dans les délais et davantage d'efforts seront déployés en 1991-1992 en vue de raffermir l'efficience du programme et les contrôles administratifs et financiers. Au nombre des principales réalisations figurent par exemple, la participation de l'Office à un projet pilote avec Approvisionnements et Services Canada sur le nouvel environnement avec moins de papier. Un Système électronique de commandes par catalogue (SECC) permettra éventuellement l'acquisition de biens et services par ordinateur. Un autre projet sur l'intégration

des systèmes du matériel et financiers est en cours avec Approvisionnements et Services Canada. L'Office a mis en place un système d'information de la gestion du personnel, remplaçant les trois systèmes existants et améliorant l'efficacité et le contrôle administratif. L'installation du réseau local à l'Office sera complétée à 80% vers la fin de l'année financière 1991-1992; le réseau sera entièrement opérationnel en 1992-1993.

La révision des processus opérationnels dans le but de simplifier les procédures et de maximiser aussi l'utilisation des ressources, s'est traduit par des améliorations aux systèmes de prévisions et de contrôles financiers déjà existants. Dans la foulée de Fonction publique 2000, une augmentation des délégations en matière de pouvoirs financiers a été mis en place.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme - Office national des transports

1. Besoins financiers par article

Tableau 34 : Détail des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Personnel			
Traitements et salaires	24 743	25 030	25 749
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	3 958	3 880	4 067
Autres frais touchant le personnel	–	43	–
	28 701	28 953	29 816
Biens et services			
Transports et communications	1 994	2 237	1 991
Information	367	389	346
Services professionnels et spéciaux	1 948	2 179	1 939
Location	146	160	143
Achat de services de réparation et d'entretien	501	562	500
Services publics, fournitures et approvisionnements	869	998	888
Autres subventions et paiements	6	8	7
	5 831	6 533	5 814
Total des dépenses de fonctionnement	34 532	35 486	35 630
Capital	768	519	1 321
Paiements de transfert	852 423	909 597	783 940
	887 723	945 602	820 891

2. Besoins en personnel

Les frais de personnel de l'Office national des transports représentent 81 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme, à l'exclusion des paiements de transfert. Les tableaux 35 et 36 donnent un aperçu des besoins en personnel du Programme.

Tableau 35 : Besoins en années-personnes par activité

	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991
Subventions au transport	109	109	108
Entrée sur le marché et analyse du marché	96	93	94
Règlement des différends	104	103	102
Gestion et administration*	199	199	194
	508	504	498

Tableau 36 : Détail des besoins en personnel

	Années-personnes* contrôlées				
	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991	Échelle des traitements actuelle	1992-1993 Provision pour le traitement annuel moyen
Gestion					
Gestion	24	28	25	61 500 – 138 300	78 423
Scientifique et professionnelle					
Vérification	18	18	19	32 553 – 73 398	49 296
Économique, sociologie et statistique	43	44	46	20 000 – 84 700	60 469
Génie et arpentage	5	5	4	28 856 – 78 176	53 993
Droit	12	12	10	22 890 – 125 100	67 971
Autres	2	2	2		
Administration et service extérieur					
Services administratifs	60	59	56	17 470 – 72 817	42 429
Commerce	45	37	39	18 702 – 77 182	56 433
Gestion de l'informatique	13	16	11	22 310 – 73 032	45 853
Gestion des finances	18	14	16	15 516 – 69 789	52 236
Services d'information	6	9	7	17 329 – 65 839	49 819
Gestion du personnel	9	8	8	16 390 – 67 273	47 357
Administration des programmes	86	84	85	17 470 – 72 817	43 713
Autres	1	2	1		
Technique					
Techniciens divers	13	10	10	16 124 – 71 058	36 657
Soutien des sciences sociales	23	22	20	16 124 – 73 716	40 068
Inspection technique		–	–		
Autres		–	–		
Soutien administratif					
Commis aux écritures et aux règlements	87	86	91	16 504 – 40 509	27 366
Secrétariat, sténographie et dactylographie	31	36	38	16 356 – 40 768	29 050
Autres		–	–		
	496	492	488		

	Autres années-personnes*				
	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991	Échelle des traitements actuelle	1992-93 Provision pour le traitement annuel moyen
Cadres supérieurs	12	12	10	44 300 – 165 500	137 462

* L'expression années-personnes désigne l'emploi d'une personne pendant une année complète ou l'équivalent, permanents ou non, à temps plein ou partiel, saisonniers, nommés pour une période déterminée ou occasionnels et les autres types d'employés.

Les années-personnes contrôlées sont assujetties au contrôle du Conseil du Trésor. À quelques exceptions près, le Conseil du Trésor contrôle directement le nombre d'années-personnes des ministères et organismes. Le Conseil du Trésor ne contrôle pas les années-personnes concernant les nominations faites en vertu d'un décret. Ces dernières sont identifiées comme « Autres » années-personnes. Dans la partie II du Budget des dépenses, les années-personnes contrôlées sont identifiées comme années-personnes autorisées.

Les «autres» années-personnes ne sont pas assujetties au contrôle du Conseil du Trésor mais sont divulgées à la partie III du Budget des dépenses, dans un tableau comparatif avec les années précédentes, à l'appui des dépenses en personnel requises énoncées dans le Budget des dépenses.

Nota : Les colonnes concernant des années-personnes montrent la répartition prévue des années-personnes du programme, contrôlées ou non, par groupe professionnel. La colonne concernant l'échelle des traitements actuels indique les échelles salariales par groupe professionnel en vigueur le 1er octobre 1991. La colonne visant l'échelle des traitements indique les coûts salariaux estimatifs de base, y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations d'échelon annuelles, les promotions et la rémunération au mérite, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe. Les modifications apportées à la répartition des éléments utilisés pour le calculs peuvent influer sur la comparaison des moyennes entre les années.

3. Paiements de transfert

L'Office national des transports est responsable de l'administration de divers paiements de transfert effectués à titre de contributions et de paiements législatifs, comme l'illustre le tableau 37.

Tableau 37 : Détail des paiements de transfert

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991	Réel 1989-1990
Contributions				
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes - paiements versés aux compagnies de chemin de fer qui exploitent leurs services dans le territoire choisi, tel que défini dans la Loi, afin d'abaisser les tarifs qui, autrement, seraient exigés des expéditeurs et de rendre plus concurrentielles les marchandises transportées hors du territoire. Les paiements versés à chaque compagnie pour le transport de marchandises durant l'année civile se présentent comme suit :				
Chemins de fer nationaux du Canada	–	–	9 985	10 249
Chemin de fer du Canada et du golf	–	–	82	206
Canadien Pacifique Limitée	–	–	548	444
Dominion Atlantic Railway	–	–	81	59
Chemin de fer Quebec Central	–	–	–	–
Canadien Pacifique Express	–	–	–	–
Total des contributions votées[1]	–	–	10 696	10 958

[1] Les paiements en vertu de la LTTMPM sont à partir de l'année financière 1991-92, des paiements législatifs au lieu de contributions votées (voir pages 24 et 48).

Tableau 37 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-1992	Réel 1990-1991	Réel 1989-1990
Paiements législatifs				
Paiements aux compagnies de chemin de fer de montants établis selon les dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pour le transport du grain et des produits céréaliers de l'Ouest vers des ports de la côte ouest et les ports de Churchill et de Thunder Bay				
Chemins de fer nationaux du Canada	**376 740**	405 246	335 701	325 956
Canadien Pacifique Limitée	**340 515**	366 280	304 888	238 500
Compagnies de chemin de fer de la catégorie II	**7 245**	7 794	4 348	4 299
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest	**724 500**	**779 320**	**644 937**	**568 755**
Paiements aux compagnies de chemin de fer et de transport de montants établis selon les dispositions des articles 261, 262, 270 et 281 de la Loi sur les chemins de fer				
Embranchements non rentables Les compagnies de chemin de fer sont indemnisées pour les pertes subies dans l'exploitation des embranchements non rentables qu'elles sont tenues de maintenir en service pour des motifs d'intérêt public.				
Embranchements non protégés (article 261)				
Chemins de fer nationaux du Canada	–	–	2 803	–
Canadien Pacifique Limitée	–	–	410	167
	–	–	3 213	167
Embranchements protégés (article 262)				
Chemins de fer nationaux du Canada	–	–	10 810	–
Canadien Pacifique Limitée	–	–	703	357
	–	–	11 513	357
Services de voyageurs (article 270) (autres que VIA Rail). Les compagnies de chemin de fer sont indemnisées pour 80 % des pertes subies dans l'exploitation de services de voyageurs qu'elles sont tenues d'offrir pour des motifs d'intérêt public.				
Chemins de fer nationaux du Canada	**3 000**	5 165	1 332	2 579
Compagnies de chemin de fer de la catégorie II	**4 900**	6 000	4 233	3 408
	7 900	11 165	5 565	5 987

Tableau 37 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-92	Réel 1990-91	Réel 1989-90
Tarifs de transport du grain et de la farine vers l'Est (article 281). Les coûts du transport ferroviaire, vers des ports canadiens de l'Est, du grain et de la farine destinés à l'exportation.				
Chemins de fer nationaux du Canada	–	–	–	19 044
Canadien Pacifique Limitée	–	–	–	6 652
	–	–	–	25 696
Total de tous les articles:				
Chemins de fer nationaux du Canada	3 000	5 165	14 945	21 623
Canadien Pacifique Limitée	–	–	1 113	7 176
Compagnies de chemin de fer de la catégorie II	4 900	6 000	4 233	3 408
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer	**7 900**	**11 165**	**20 291**	**32 207**
Paiements versés aux compagnies maritime et de camionnage en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique				
Transport vers l'Ouest - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts de transport des marchandises depuis les Maritimes et la Gaspésie jusqu'à des destinations au Canada situées à l'ouest de ces régions.				
Les paiements sont versés aux :				
- transporteurs routiers (toutes marchandises)	25 952	25 853	23 769	24 704
- transporteurs routiers (marchandises désignées)	9 611	9 260	8 514	9 003
- compagnies de chemin de fer (marchandises désignées)	5 766	5 893	5 418	2 167
	41 329	41 006	37 701	35 874
Transport intérieur - subventions accordées en vue d'abaisser les coûts de transport des marchandises désignées en provenance et à destination de points situés à l'intérieur des Maritimes et de la Gaspésie. Paiements répartis par mode de transport :				
- camion	46 134	44 715	41 111	43 822
- chemin de fer	7 689	8 017	7 371	6 103
- bateau	962	962	884	682
	54 785	53 694	49 366	50 607
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	**96 114**	**94 700**	**87 067**	**86 481**

Tableau 37 : Détail des paiements de transfert (suite)

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1992-1993	Prévu 1991-92	Réel 1990-91	Réel 1989-90
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes - paiements versés aux compagnies de chemin de fer qui exploitent leurs services dans le territoire choisi, tel que défini dans la Loi, afin d'abaisser les tarifs qui, autrement, seraient exigés des expéditeurs et de rendre plus concurrentielles les marchandises transportées hors du territoire. Les paiements versés à chaque compagnie pour le transport de marchandises durant l'année civile se présentent comme suit :				
Chemins de fer nationaux du Canada	**8 959**	8 615	–	–
Chemin de fer du Canada et du golf	**94**	90	–	–
Canadien Pacifique Limitée	**260**	250	–	–
Dominion Atlantic Railway	**47**	45	–	–
Total des paiements versés en vertu de la Loi sur les taux de transports des marchandises dans les provinces Maritimes[2]*	**9 360**	**9 000**	–	–
Paiements versés aux compagnies de chemin de fer en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux pour les pertes subies dans l'exploitation des embranchements non rentables qu'elles sont tenues de maintenir en service pour des motifs d'intérêt public (article 178).				
Chemins de fer nationaux du Canada	**11 202**	11 051	14 297	12 882
Canadien Pacifique Limitée	**3 347**	4 361	6 651	5 406
Total des paiments versés en vertu de la LTN 1987	**14 549**	15 412	20 948	18 288
Total des subventions législatives	**852 423**	**909 597**	**773 243**	**705 731**
Total des paiements de transfert	**852 423**	**909 597**	**783 939**	**716 689**

* Voir pages 24 et 48 pour plus d'information

[2] Les paiements en vertu de la LTTMPM sont à partir de l'année financière 1991-92, des paiements législatifs au lieu de contributions votées (voir page 24).

4. Coût net du Programme

Tableau 38 : Coût net du Programme pour l'année 1992-1993

(en milliers de dollars)	1992-93			1991-92
	Dépenses	Plus autres coûts	Coût total	Coût total
Programme de l'Office national des transports	887 723	3 250	890 973	900 853

Coût net du Programme : Le Budget des dépenses de 1992-1993 de l'ONT comprend les autorisations votées et les autorisations législatives. Il faut aussi tenir compte des services assurés sans frais par d'autres ministères, comme les locaux fournis par le ministère des Travaux publics (2 223 000 $) et les services dispensés par Approvisionnements et Services (48 000 $), le Conseil du Trésor (957 000 $) et le ministère du Travail (22 000 $).

B. Renseignements supplémentaires

1. Lois fédérales appliquées par l'ONT ou qui lui confèrent des attributions

Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes
Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie
Loi de 1987 sur les transports nationaux
Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Loi sur la marine marchande du Canada
Loi sur la sécurité ferroviaire
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer
Loi sur le pilotage
Loi sur le transport du grain de l'Ouest
Loi sur les chemins de fer
Loi sur les chemins de fer de l'État
Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes
Loi sur l'Office national de l'énergie
Loi sur l'aéronautique

2. Documents approuvés par le Bureau du Conseil privé

Règlement sur les transports aériens
C.P. 1990-2288, 25 octobre 1990

Accord en date du 15 janvier 1990 entre le Canadien Pacifique Limitée et VIA Rail Inc. relativement à l'octroi à VIA Rail Inc. de droits de circulation sur les voies du Canadien Pacifique Limitée, entre Victoria et Courtenay (Colombie-Britannique)
C.P. 1990-2674, 6 décembre 1990

Établissement des taux de 1991 à des niveaux minimums compensatoires relativement au transport par chemin de fer de la farine et de l'huile de colza
C.P. 1990-2800, 20 décembre 1990

Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire - Modification
C.P. 1990-2684, 13 décembre 1990

Ordonnance sur les taux applicables aux grains - Abrogation
C.P. 1990-2874, 31 décembre 1990

Barème annuel de 1991-1992
C.P. 1991-651, 11 avril 1991

Règlement sur les exemptions de la partie VII - Modification
C.P. 1991-911, 23 mai 1991

Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises
C.P. 1991-1435, 13 août 1991

Règles générales de l'Office national des transports - Modification
C.P. 1991-1736, 19 septembre 1991

Règlement sur l'abandon de lignes de chemin de fer - Modification
C.P. 1991-1824, 26 septembre 1991

Règlement sur les étagements de voies des chemins de fer - Modification
C.P. 1991-1945, 10 octobre 1991

C. Index par sujet

A

Abandon
lignes ferroviaires 13, 21, 22, 35, 45, 46
Accès concurrentiel 13
Accords bilatéraux sur les services aériens 28
Administration de l'Aéronautique 28
Administration centrale 41, 42
Audiences 7, 41

B

Barème 20, 23
Bureaux régionaux 9, 10, 11, 19, 24, 25, 31, 40, 41

C

Camionnage 14, 15, 16, 24
Colza canola 21
Contrats confidentiels 34

E

Enlèvements de gares 22
Enquêtes régionales 25, 26, 29
Enquêtes sur les coûts 22, 23
Entrée sur le marché et analyse du marché 5, 6, 8, 9, 11, 25-30, 43
Examen annuel 6, 7, 13, 30
Examen des coûts
Grain de l'Ouest 23

F

Fusions et acquisitions 31, 32, 38

G

Grain de l'Ouest 19-24

I

Infrastructure ferroviaire 31, 32, 35, 36

L

Licences de services aériens 27-29
Lignes ferroviaires
Abandons 13, 21, 23, 35, 45, 46
Embranchements du transport du grain 23
Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes 12, 36, 37, 49
Loi de l987 sur les transports nationaux 4, 5, 7, 8, 9, 13, 36, 49
Transport maritimes dans le Nord
Licences 26
Loi d'exemption pour le cabotage 9, 26
Loi sur l'aéronautique 49
Loi sur les chemins de fer 4, 5, 7, 8, 22, 35, 44, 46, 49
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique 4, 5, 7, 8, 24, 47, 48
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes 4, 7, 8, 24, 45, 48, 49
Loi sur le transport du grain de l'Ouest 4, 5, 6, 7, 8, 9, 20, 22, 23, 46, 49

M

Médiation 31, 32, 34, 35
Membres de l'Office 9, 11, 40, 41

N

Normes d'accessibilité 7, 12, 32, 33

P

Paiements de subvention (transport) 19-24, 45-48
Paiements de transfert 45-48
Passages à niveau 35
Plaintes
services aériens 36
services ferroviaires 34, 35
services maritimes 36
Politique « Ciels ouverts » 6, 12, 28
Prix de transports des marchandises 22
Programme de subventions des taux de transport vers l'Est 21, 47

R

Règlement des différends 5, 6, 8, 9, 11, 31-39, 43

S

Secrétariat 9, 11, 41
Services aériens dans le Nord 26, 27
Services aériens internationaux
- Accords 27, 28
- Licences 26, 27
- Services 27, 28

Services juridiques 9, 11, 41
Services de trains de voyageurs autres que VIA 20, 46
Structure de l'organisation 9, 10, 11
Subventions au transport 5, 6, 8, 9, 11, 19-24, 43, 45-48
Suivi et analyse de l'industrie 25, 26, 30

T

Tarifs
- Services aériens 37-38
- Services ferroviaires 34, 35
- Services maritimes 36-37

Transports accessibles 31, 32, 33

V

Vérifications des compagnies de chemins de fer 22, 23
VIA Rail 20, 21, 22